में परिस्थिति खराब हो जाती है। अगर वे हंगर स्ट्राईक पर गये तो केन्द्रीय विद्यालयों के जितने विद्यार्थी हैं, उनकी पढ़ाई का नुकसान होगा, ऐक्जामिनेशन हो रहे होंगे तो उनमें व्यवधान पड़ेगा। इसलिये आपके माध्यम से मैं निवेदन करना चाहता हूं कि उनके जितने पैंडिंग मामलात हैं, उन सबको केन्द्रीय सरकार को तत्काल निपटा देना चाहिये और उनसे बातचीत के द्वारा उनकी सारी मांगों को निपटाने की कोशिश करनी चाहिये। धन्यवाद।

---

1. **THE BUDGET (RAILWAYS) 1994-95,**

2. **RESOLUTION APPROVING RECOMMENDATIONS IN PARAS 27, 28, 29, 30, 31 AND 34 OF FIFTH REPORT OF RAILWAY CONVENTION COMMITTEE, 1991,**

3. **THE APPROPRIATION (RAILWAYS) NO. 2 BILL, 1994**

AND

4. **THE APPROPRIATION (RAILWAYS) NO. 3 BILL, 1994**—Contd.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Now we will take up the discussion on the Railways.

Before we start the discussion, I would request the Member that they should abide by the time allotted to their parties so that, if we can finish the discussion today, we can have the reply tomorrow. If it is possible, we will finish it today.

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI RAMESHWAR THAKUR): Madam the hon. Railway Minister has a question.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Do you want to reply today?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI C. K. JAFFER SHARIEF) Yes, Madam, today. I will be much obliged if I can be permitted to reply today, if the business can be finished today.

SHRI SHANKAR DAYAL SINGH (Bihar) : Madam, you fix the time ?

THE DEPUTY CHAIRMAN: I am fixing the time . We have got five hours for the discussion including the Minister's reply. So, it is five hours from now. If you don't want to go for lunch, we can sit through the lunch hour. We should not delay the train.....(*Interruptions*)

SHRI H. HANUMANTHAPPA (Karnataka): Madam, Deputy Chairman, the way in which the discussion is going on, it may not take much more time. The Railway Minister is travelling very safely across the discussion. I am observing since yesterday that the Railway Minister is travelling across the discussion very safely.

THE DEPUTY CHAIRMAN: We hope there will be no accident.

SHRI H. HANUMANTHAPPA: I heard Mr. Shankar Dayal Singh's speech also yesterday.

THE DEPUTY CHAIRMAN : We want no accidents, no chain-pullings and no obstructions. So, you can go ahead.

SHRI H. HANUMANTHAPPA: Madam, before I start, I will say that somebody asked me whether I was going to praise Mr. Jaffer Sharief. I said, "Everybody else has praised him. Why should I also praise him?" He said, "Everybody has put something. You also give him a rose." This is the nature of the discussion. Even Sunder Singh Bhandariji who has initiated the discussion, also came out with suggestions. Actually, by and large, the Railway Minister has mesmerised everybody, including the CPI (M) Members.

SHRI GURUDAS DAS GUPTA: (West Bengal): We are having a responsible Opposition.

SHRI H. HANUMANTHAPPA: A responsive Opposition, not a responsible Opposition.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Before Mr. Hanumanthappa starts his train, I would like to introduce Miss Saroj Khaparde, a member on the new Panel of Vice- Chairmen which the hon. Chairman has appointed. I announced it yesterday. She would be sitting in the Chair. Please co-operate with her as you co-operate with me...(*Interruptions*)

SHRI GURUDAS DAS GUPTA : I hope she will be a s indulgent as you are.

THE DEPUTY CHAIRMAN: She will strictly abide by the time. Miss Saroj Khaparde, be strict with the time. You follow what I do.

[**The Vice-Chairman (Miss Saroj Khaparde)** in the Chair].

SHRI GURUDAS DAS GUPTA : We want you to be as indulgent as she is.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): Thank you very much for welcoming me to this seat from all the parties. I need your co-operation in running the House smoothly. I am very much sure and very much confident that you will definitely co-operate with me.

Thank you.

SHRI H. HANUMANTHAPPA: Madam Vice-Chairman, while I start my speech on the Railway Budget, I am unable to control my feelings to say something.

Madam, actually, this Railway Minister, after becoming the full-fledged Minister, has contributed much to national integration which is talked about day in and day out. In our ethics we call India as "Aasetu Himachala...(*Interruptions*)

I will come to Karnataka later. ...(*Interruptions*)

India has been described as "Kanyakumari to Kashmir." India is one. India is described as "Aasetu Himachala."

राम चन्द्र को जो सेतु है रामेश्वरम, वहां से हिमाचल तक ।

If we describe our country as "Aasetu Himachala", we should make this country one network of travel. We should have unigauge system.

Madam, here, unfortunately, the people who were under the direct control of the Brltish regime, have been very much benefited by the Britishers' plan on the railway infrastructure. The difficu ty is of people like me, who are coming from Princely States, who did not have the finances and who did not even think of linking it to provinces which were directly under the control of the British Empire.

DR. BIPLAB DASGUPTA (West Bengal) : You were more fortunate.

SHRI H. HANUMANTHAPPA: But your speeches in either House unfortunately are not on those lines, because you are not accommodative towards the weaker sections of society, towards people discriminated against.

SHRI N. E. BALARAM (Kerala) : Why don't you come to the Railway Budget ?

SHRI H. HANUMANTHAPPA: I am coming to the Railways. It does not apply to Balaram; it applies to Biplab. That is the

nature of you people, unfortunately.

The British-ruled State called Bombay, Madras, Calcutta or whatever, developed the infrastructure and straightway introduced the broad-gauge. Their hinter-land was developed and their industry was developed When their infrastructure was developed, their economy also developed. That is where I compare myself and find myself in a different position being a Member from a Princely State. The Railway Minister has rightly thought of linking the broad-gauge and the other gauges and making them into a unigauge so that it will allow the traffic to move freely and easily throughout the country. That is where I said India is described as one from *A set Himachala.* It is now one. One can start from Kanyakumari and reach Himachal Pradesh or even Srinagar. He has planned to take the train up to Srinagar. He has planned to take it up to Uddhampur. I congratulate him on these counts. Even the Jammu and Kashmir people were feeling neglected and discriminated against. They feel even today that there are certain reasons for discrimination. The Railway has also rightly noticed that there is a discrimination on this count also and they are making efforts to take the trains up to Jammu and Kashmir. They have a plan to take the trains even into the North-Eastern region also where the North-Eastern seven sisters may also feel that they are part and parce of this country. Madam, the Railways have now taken a revolutionary step. So far the Railways had not covered 100 kilometres in a year or 500 kilometres in an entire Plan. That was the pace of conversion of metre-gauge to broad-gauge. But in the Eighth Plan as a first step, 6,000 kilometres of railway tracks have been agreed to be converted and linked up through a unigauge conversion. The Railways have exceeded their target in the first year of the Eighth Plan by converting 1,600 kilometres of tracks. In the second year, even though they fall short of certain kilometres, yet they have converted 1,300 kilometres of tracks, So, out of 600 kilometres of track conversions planned for the Eighth Plan, 2,900 kilometres have already been converted.

Madam, I now come to the effect of this on our economy. Madam, you come from Bombay and Nagpur. You know how many trucks are moving on the highways. I do not know how many people are killed everyday by these trucks. The fuel that is being used by these trucks costs very heavily in terms of foreign exchange. That will be saved and this will improve our economy also.

I congratulate the Minister because he has changed the British norms into Indian norms for converting the gauges. Britishers while converting the gauges had fixed certain norms. They had set certain requirements according to their tastes. They did so because they were living on somebody's income. The Minister has changed the British norms into Indian norms in keeping with the minimum needs programme. This conversion has become need-based. He has been able to take up conversion of metre gauge lines into broad gauge lines at a lesser cost. The Railways are like a big Maharaja. When I say Maharaja, I mean it in the sense that they have a lot of property and unable to pay the wealth tax. There are certain cases of Maharajas who have properties worth crores of rupees which are unearning properties. They are not yielding anything but they are subjected to wealth tax. That is where I want Mr. Jaffer Sharief Sahib to look into. He is sitting on a huge property; and I request him to look into every aspect of his property where it can give some returns to the Railways.

Madam, you might have experienced while travelling from Delhi to Bombay, some passengers on the way fill up the seats and you have to stand until the ticket collector comes and evicts them. The local passengers occupy the seats before we reach the station. We have to stand. That is the position. But this time the Minister has increased the number of local trains. I want to congratulate him. The entry of local passengers on the long distance trains can be checked by vigilant ticket collectors. If somebody doesn't take care of it, if somebody doesn't stop it, they go on doing it. While introducing fast trains for the benefit of long distance passengers some more supervisors and inspectors should be deployed to see that these passengers are not obstructed in getting their seats.

All other friends have given their suggestions to improve the passenger amenities, safety aspect, RPF, etc. I do not want to repeat all of them. We all know that the Railways are the biggest organisation. So naturally any amount of efforts to improve it still leaves certain things to be improved. Even in his Budget speech he has taken note of certain things in making both ends meet. He has increased allocation to the passenger amenities, the security aspect. Even yesterday he said in this House that he will seek the help of the Gram Panchayats and the State Governments in manning the unmanned level crossings. Even though so many things are being done in this big organisation, yet, a lot of things need to be done. I am conscious of this fact I am thankful to him that he has admitted that there are some deficiencies and he has taken note of them and he wants to improve them.

The Minister while replying to the debate in Lok Sabha has pleaded for his own constituency. I will be failing in my duty if I do not plead for my State as others have done it. Even though there were six Ministers of Railways from Karnataka in the past, still our age-old demand, 100 years old demand has not yet been fulfilled.

SHRI MD. SALIM: Not yet. It is very unfortunate.

SHRI H. HANUMANTHAPPA: That is the problem. Other Members feel that everything is being done for Karnataka but that is not the case. Our 100 years old demand was a railway line from Hubli to Karva There is a Naval base at Karvar also for the development of the hinterland, 1.00 P. M. For the development for the hintreland even your naval base has to develop. It is a very important piece of land. I request the Minister to include it at least in the eighth Plan.

SHRIMATI MARGARET ALVA (Karnataka): I support him, madam.

SHRI H. HANUMANTHAPPA: There are certain missing links. One is the Harihar-Kotur link.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): Mr. Hanumanthappa, you have to wind up your speech now. You have already taken 15 minutes.

SHRI H. HANUMANTHAPPA: It is my party's time.

SHRI MD. SALIM (West Bengal) He has to put forward 100-year old demands. (*Interruptions*). The Minister is also from the same State. And the communication line is so poor. It is difficult.

SHRI H. HANUMANTHAPPA: Madam, the Harihar-Kotur link is one. I request the Minister to look into this. (*Interruptions*).

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): Do not go on interrupting him, please.

SHRI H. HANUMANTHAPPA: Madam, the Minister comes from

Chitradurga. Both of us come from the same place. From there, I can go to Bangalore by bus within four hours. But if I go by train, it takes 16 hours. Mr. Jaffer Sharief is from Chitradurga. But as the Railway Minister he has not improved the system. I am pleading for it. I am pleading for a direct line from Tumkur to Chitradurga. It is only 80 kilometres. If you include this distance of 80 kilometres, you will be reducing 137 kilometres and a number of hours.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): Mr. Minister Mr. Hanumanthappa is speaking about your State and you will have to listen to him carefully.

SHRI C. K. JAFFER SHARIEF: Yes, Madam.

SHRI H. HANUMANTHAPPA: I plead with the Minister to include the Tumkur-Chitradurge line which will reduce the distance for people coming even from the North. And, the distance between Belgaum and Bangalore will be reduced by 157 kilometres.

Madam, a lot of things have been said about the Wheel and Axle Plant. It is in Bangalore. They say that the Minister has taken it to Bangalore. The Wheel and Axle Plant is not catering to the needs of Karnataka. It is catering to the needs of the entire Railways. It has come to Bangalore because of the weather conditions and the work culture of the State. If HAL, BHEL and BEL are working in Bangalore, it is not that they are anybody's gifts. But it is because of the weather in Bangalore-for the most part of the year people work with out air-conditioners and fans--and the work culture of the people of Bangalore Karnataka. If the plant has come to Bangalore it is for these reasons and not that Mr. Jaffer Sarief has taken it away to Bangalore. And it is not just catering to the needs of Karnataka It caters to the needs of the entire Railways.

Similar is the Bangalore-Guntakal line. After 20 kilometres, it goes out of Karnataka and runs into Andhra Pradesh. That has not been taken to Karnataka at all. People sitting far away from Karnataka are feeling that the Minister has taken everything to Karnataka. Only 20 kilometres of the Bangalore-Guntakal line is in Karnataka. The other part of it is in Andhra.

SHRI N. E. BALARAM: In terms of the total mileage, one-sixth of the Eighth Five-Year Plan is in Karnataka. Is it not a fact?

SHRI H. HANUMANTHAPPA: Yes. I know. It cannot be that even one-fourth of it is in Kerala because it has already got broad gauge and we cannot convert broad gauge into broader gauge. (*Interruptions*).

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): Please do not interrupt him like this.

SHRI C.K. JAFFER SHARIEF : Let there be no confusion in this respect. The conversion is based on routes and not on States. (*Interruprions*)

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): This is not fair. You should not interrupt while the Minister is speaking.

SHRI H. HANUMANTHAPPA: Whether it is Karnataka or Rajasthan it is the metre gauge that is being converted into broad gauge and not Karnataka Express into Kerala Express. Wherever there is metre gauge, that is being converted into broad gauge. But if there is broad a gauge, that is not being converted into broader gauge. Unfortunately Karnataka has metre gauge and that is being converted into broad gauge. Why should they grudge it? (*Interruptions*)

SHRI N.E. BALARAM: I am not grudging it. I am happy. But a fact is a fact. One-sixth of the 8th Plan was allotted to Karnataka. That is a fact. (*Interruptions*)

SHRI H. HANUMANTHAPPA : We should speak as Indian. Wherever there is metre gauge, that has to be converted, whether it is in Rajasthan, whether it is in Orissa or wheher it is in Karnataka, it hardly matters. That should be the spirit. It is conversion of metre gauge into broad guage and not conversion of Karnataka into Kerala. (*Interruptions*)

THE VICE-CHAIRMAN MISS SAROJ KHAPARDE): Sarala Ji, don't interrupt. (*Interruptions*)

SHRI H. HANUMANTHAPPA: My friends should know that even in the case of Karnataka Express, we had to wage a strong fight and then we got it. But it covers only two districts in Karnataka, that is, Gulbarga and Raichur. Than it goes through Andhra and Maharashtra.

So, the people of Karnataka have been denied all these benefits. I request the Minister to make it Karnataka Express only. Take it to the heartland after converting the metre gauge into broad gauge. Let the Karnataka people realy feel that it is Karnataka Express. At the moment, it is Karnataka Express in name but it covers only two districts in Karnataka and then passes through Andhra Pradesh, Tamil Nadu and Maharashtra. These are the facts.

THE VICE CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE) : Mr Hanumanthappa, you have already exceeded your time.

SHRI H. HANUMANTHAPPA: Madam, I am concluding.

SHRI MD. SALIM: You are train yourself while accusing Maharashtra.

SHRI H. HANUMANTHAPPA: No, no. The State of Maharashtra is very courteous. For this conversion business, we have two work-shops- one in Hooghly and one in Mysore. They have been neglected. I want the Minister to upgrade these workshops and the Minister should see to it that after the conversion of the metre gauge into broad gauge is over, the workers have full work and for that purpose, these workshops should be upgraded. Finally I request the Minister to do something for the Wagon Building Workshop at Chitradurga. Although the Railway have conducted a survey, they have not yet proceeded further in this direction. The Railways had made up their mind to set up the Wagon Building Workshop at Chitradurga and for this purpose, they had conducted a survey also. But nothing happened beyond that. I request the Minister to call for the file and see what can be done for the Wagon building Workshop at Chitradurga. With these words, I compliment the minister. Thank you.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE) : Mr. J. S. Raju. Mr. Raju, your party has only 16 minutes. If you are the only speaker, then you can take all the time. But if there are more speakers, then you will have to adjust accordingly.

*SHRI J. S. RAJU (Tamil Nadu): Madam, Vice-Chairperson, many Hon'ble Members who preceded me presented their views on the Railways Budget for the year 1994-95. The Hon,ble Member from Karnataka, Shri Hanuman Thappa, as usual, had lot of encomiums for the Hn'ble Railway Minister.

He went a step further and said that even Mr. Gurudas Das Gupta and also many more Hon.ble Members had lots of praise for the Budget presented by the Railway Minister. The Hon.ble Member also said that the Railway Minister has mesmerised one and all. I would like to say that, not all the Members would fall prey to his mesmerism. At least we from Tamilnadu, including my AIADMK

*English translation of the original speach delivered in Tamil.

freinds sitting here, would not be influenced by such mesmerism because...

SHRI V. NARAYANA SAMY (Pondicherry): You also came to power through cinema only.

SHRI S. MADHAVAN (Tamil-Nadu): Mr. Narayanasamy, Cinema is right behind you. Have a look!

SHRI J.S. RAJU: Cinema has come here second time. (*Intrruptions*)

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): Mr. Narayanasamy dont interrupt him.

SHRI J. S. RAJU: I only wanted to say that the Minister has done nothing substantial for Tamilnadu to mesmerise us.

Madam, this Budget is yet another ritual stic exercise of presenting the revenue, expenditure and deficit of the Railways. I don't find anything in the Budget to stir up the common man. Because there is nothing in this Budget to show that the Government have taken note of the problems of the commuters. To top it all, the Budget puts the common man to more difficulties. While the hike in higher class rail fare is 6%, the hike in second class fare is 9%. The rich people have to pay only 6% hike, but the poor have to pay 9% through their nose. I would like to ask, is it the Budget of a welfare Government?

In India there are some 800 Railway stations without drinking water facilities and there are 700 stations without proper sanitation, lavatory facilities. Under these circumstances allocation for passenger amenities, has been reduced from 63 crores to 60 crores. The fares have been increased but amenities have been reduced. It is very unfair and I want the Minister to explain this paradox. I have gone through the debates that took place in the Lok Sabha on this very Railway Budget. I have also heard the speeches of the Hon'ble Members on the Budget here. Every one had some complaint. Even Shri Hanumanthappa, who had lots of accolades in the begining of his speech went on to make a number of complaints later. He said certain schemes in his own region in Karnataka have been pending for over 100 years.

Madam, we from Tamilnadu have innumerable complaints to make.

SHRI MD. SALIM: Madam, the Hindi translation available in Channel-2 is not audible. There is some problem.

SHRI H. HANUMANTHAPPA: Just one minute, Mr. Raju, Last time also this question came up, Madam. Actually the speeches in vernacular are translated first into Hindi and then into English. So, there are certain inaccuracies. If you listen to both Hindi and English you will find that there are inaccuracies and a lot of things are left out. So, there could be arrangements for simultaneous translation. If I am speaking in vernacular it should be translated simultaneously into Hindi and English. While translating first into Hindi and then into English a lot of things are left out and the actual final translation will not be accurate. I request you, Madam Vice-Chairman, to take note of this. There should be proper translation.

SHRI V. NARAYANASAMY : Madam, the thrust of the speech made by the Member is actually lost; the translation is not accurate.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): Mr. Hanumanthappa and Mr. Narayanasamy, you have brought the point to my notice. I will look into the matter.

SHRI J. S. RAJU: I think English interpretation is alright. But I don't know Hindi, so I can't say anything about that.

Madam, only two schemes are underway in Tamilnadu. One is gauge conversion between Tambaram and Madras Beach and the other is the Mass Rapid Transit System in Madras. I would like to bring to the notice of this august House as to how slow these schemes have been moving. The Metro railway scheme known as MRTS was formulated in 1983-84 and was launched in 1985. At that time the estimated cost of the project was Rs. 86 crores. But the Budget allocation was never more than one or two crores rupees a year. So the work has been going on in turtle-space. Many English dailies including *The Hindu* have raised doubts about the completion of the scheme in the near future. We are in 1994 now. Yet the completion of the project remains a distant dream. It is said that the scheme would be completed in June this year. June is fast approaching but there is no sight of metro rail in Madras.

Madam, originally this MRTS scheme was intended to be introduced between Thiruvotriyur and Thiruvaumiyur. However, later the scheme was truncated and the distance was cut short resulting in the present scheme providing metro rail between Madras Beach and Luz, a distance of just 8.5 kms. So, MMDA made a request later to extend the scheme upto Taramani, another 8.5 km. from Luz. But the Railways did not pay any heed. Now I request the Railway Minister on behalf of the people of Madras to extend the MRTS scheme upto Taramani and complete it at the earliest.

There is a long pending demand for introduction of a train from Madurai to Kerala. Shri Hanumanthappa spoke of a scheme pending for the last 100 years. This is a scheme that has been pending for the last 30 years. Now there is a train running from Madurai to Bodi. The demand is to extend it upto Kallikottai. The Western ghats are on the way. So, that will have to be drilled or blown off to lay rail tracks. This is the only problem. Therefore this scheme should be taken up. **(time bell)**

Madam, I have 16 minutes with me. There were lots of interruptions as well.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): As I told you, your party has only 15 minutes. If there is no other speaker from your party....

SHRI J. S. RAJU: There is no other speaker, madam.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): Then go ahead.

SHRI J. S. RAJU: Madam, The Railway officials say that the train running between Madurai and Bodi is also incurring loss. Their plan is to stop this train also. I request the Hon'ble Minister to consider the demand and extend it from Bodi to Kallikottai. This will bring good revenues besides being useful to the commuters of the region.

Once we said 'North flourishes but South Perishes'. We have waited all these years thinking that the situation might change. But it is no different even today. We are given step-motherly treatment to this day. Even a few schemes announced for Tamilnadu have taken long years to be completed. For example, Karur—Dindukal—Madurai broad gauge scheme was launched in 1972 and was completed in 1993 only. It took full 21 years. Trichy—Villupuram gauge conversion work is also going on, but in snail-space. There is another scheme between Salem and Karur via Namakkal....

SHRI C. K. JAFFER SHARIEF: During whose time Karur Dinduka line was laid ?

SHRI J. S. RAJU: It is all in your time. You are in power now.

Necessary study and inspection have been done for laying broad gauge line from Salem to Karur via Namakkal. But scheme has not yet been announced. (*Interruptions*)

Madam, the estimated cost of the scheme was 61.99 crores in 1987. Now it could be a little more. This scheme is estimated to earn a revenue of 19.47% annually. Under the rules of the Railways, if a scheme is likely to earn even 14% revenue, it is said to be a viable scheme. Therefore, there is no reason why this scheme should not be undertaken. It will connect Trivandrum with salem via Madurai, a distance of 750 kms. From Salem and Namakkal about 500 waggon loads of goods could be sent. Your own officials say that this scheme is being neglected for political reasons. *The Hindu*, a national daily, has reported that even Tamilnadu Government has not impressed upon the Centre the need to undertake and complete this scheme. I don't intend to politicise it. This is what the news paper had to say.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): Mr. Raju, the time given to your party is really over. So, I just would like to know....

SHRI J. S. RAJU: Few more minutes, Madam. The Budget proposals show that doubling of lines shall be taken up on four routes. But there is no proposal of doubling of lines in Tamilnadu. In Perambur near Madras, there is an Integral Coach factory which has been manufacturing excellent coaches for the last 40 years. It has been manufacturing high quality coaches that have earned a name in the global market. This ICF has been manufacturing over 1150 coaches a year. Now the order has been reduced to just 750 coaches. Even in allocation of funds there is step-motherly treatment. For Kapurthala Coach Factory Rs. 16 crores have been sanctioned and for the Wheel and axle plant, Bangalore Rs. 15 crores have been sanctioned. But the ICF Madras has been sanctioned a poor 1 crore rupee. This ICF has orders to the tune of Rs. 10 crores from Vietnam. There are orders from Bangladesh also.

Madam, the unigauge conversion scheme is a welcome one. There is no doubt about it. But there is not enough budget provision for this. Then, I don't know how this is going to be completed. I know no one can equal us in borrowing money. I only want to know where is the fund ? The Railways always run short of funds. I have a suggestion to make. The Railways have lot of properties like lands and buildings. In Madras, there is a booking office of the Railways near L.I.C. office which remains locked. There is a another huge building near Madras Central which is unused. Such buildings could be given on rent or lease to earn some revenue.

Madam, I will make just two points and sit down.

In Malaysia, in Singapore and in many other Asian countries, trains are running on time. I am not talking of Europe. If trains could be run on time in these countries, what is the problem in India. I want the Hon'ble Minister to investigate and find the reasons to rectify it. The season ticket rates have been hiked. Over 30 lakh vendors earn their livelihood through selling their goods in the trains. Now they will find it difficult to pay for their season ticket. I request the Hon'ble Minister to take a sympathetic view on them. In Delhi-Calcutta Rajdhani Express, food is served free of cost. But in Delhi-Madras Rajdhani Express one has to pay for the food. Those who travel in a/c coaches are

provided bed-rolls. But in other class of travels it is not provided. I think all the passengers could be provided this facility.

Madam, last point. In some organisations, even employees of unrecognised unions can take up their grievances with the management. But in Railways, such facility is not there. The Minister should consider this aspect as well. I am sure the Hon'ble Minister will look into the points raised by me. Thank you.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): Thank you, Mr. Raju. Now, Mr. David Ledger—not present. Mr. John F. Fernandes.

SHRI JOHN F. FERNANDES (Goa) : Madam, we have only five minutes.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE) : Pardon me.

SHRI JOHN F. FERNANDES : Madam, we have five minutes' time.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE) : I just would like to take the sense of the House. If you are prepared to speak.. . *(interruptions)*.. .

SHRI JOHN F. FERNANDES : I will complete my speech within five minutes. Madam.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): That is why I would like to know whether you would like to start....*(interruptions)*....

SHRI JAGESH DESAI (Maharashtra) : I think the House should continue.

SHRI JOHN F. FERNANDES : Madam, enough has been said on this topic.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): I want to know the sense of the House whether we should continue or adjourn for lunch.

SHRI JOHN F. FERNANDES : I will not take more than five minutes. I would like to support the Railway Budget not because I am sitting on the treasury benches. There was no option before the Railway Minister because the Indian Railways....*(interruptions)*....

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): That means, we are continuing the House and are not adjourning for lunch ! You speak till 1.30 p.m. Then we will adjourn the House for lunch. Would you like to speak now, because at 1.30 p.m. we will adjourn the House ?

SHRI JOHN F. FERNANDES : Madam, as I was mentioning, I rise to support the Railway Budget not because I am sitting on the treasury benches but because there was no option before the Government. The Indian Railways is a giant organisation in our country which is totally run on the budgetary support. Because of the heavy deficit Budget, the Railway Minister has no option but to tax the passengers and the people who send goods. We have seen that our railways are run like a typical Government department because it is fully owned by the Government. We have a bloated staff of 16,54,000. The annual wage bills is Rs. 5,761 crores. To add to all this, there is inefficiency, poor management and cost overruns of the projects. So, the Goverment has no optiorn but to go to the passengers and tax them. The Railway Minister did tax the passengers and the people who send goods.

We are aware that the hike in the fares has always led to a negative growth. We are preventing the peo-

ple from travelling by railways because in every Budget there is escalation in the passenger fares. As a result, the passengers are shifting to road transport. This is evident from the figures which I will give. From the figures, in 1950-51, railways were used by 89% of the passengers for travel and carriage of goods. By 1986-87, it had declined to 52% of the passengers. There is a near 50% reduction. By 1990-91, it was as low as 46% of the passengers. These figures go to prove that the people are shying away from travelling by railways. Thus, we are putting a heavy pressure on the petroleum products, creating congestion and causing accidents on our limited road network. I don't feel that the Minister's Budget proposals are very pragmatic because the very purpose of the introduction of the railways in this country to serve people', to have a free and better access and movement and to have a proper distribution system, has been defeated.

SHRI C. K. JAFFER SHARIEF: Mr. Fernandes, can you speak into the mike ?

SHRI JOHN F. FERNANDES : Yes, Sir. I think the very purpose of the introduction of the railways is defeated and this organisation is being run only to make profits by taxing the passengers heavily because the Government is not going to extend the budgetary support any longer. There have been heavy cost overruns and the best example is the metro railway project in Calcutta. This project was started in 1972-73 and the total cost was supposed to be Rs. 130 crores for commissioning of an underground track of 16.45 kilometres by 1980. And now we see that, 20 years later, they have spent Rs. 1,100 crores to execute a work of 9.8 kilometres only, which is almost half, and the total cost will be Rs. 1,600 crores. And that will be completed by 1995. And the escalation is almost ten-fold. I don't think there will be any magic wand with the Government or with the Railway Minister. The only way for us is to have the private sector also to cooperate with this infrastructure. Madam, we have seen privatisation in many fields in our country for the last two years. We have seen the operation of air taxis in the country. The monopoly of the Indian Airlines is no longer there. We have again seen the national highways. We have privatised the national highways. We have free ways. I think, it will be appropriate for the Railway Minister to think in those terms and see that some tracks are open to the private operators so that this monopoly institution is not there. Wherever there is a monopoly, there is no proper service, and there is an element of blackmailing and extortion because they tend to demand more and more without giving any benefit because there is no competition. I hope the Government will give a thought to it and see that some innovative ideas are thought of and implemented to see that this organisation, with its vast infrastructure, is properly maintained and properly run for the benefit of our people. Madam, as I mentioned, a wild giant is a giant mismanaged because to run any organisation efficiently, we cannot run it as a Government Department. Therefore, Madam, I suggest that the Minister should think of some other management scheme because the Railways can run as a private sector unit also. You go to foreign countries. You have the railways running on the dot, and they are better managed. I feel that we have to give a thought to it. We have to modernise this.

SHRI JAGESH DESAI: What is the fare there ?

SHRI JOHN F. FERNANDES: I don't think people will mind to pay

a litle more if they have the best service Madam, I was giving the example of private air taxis. And you compare our Indian Air lines and the private air taxis. Yesterday, Madam, when I went to buy a ticket, a J-Class ticket which was costing me Rs. 4,500 of Indian Airlines was costing Rs. 5,700 Air Taxi. There is a better service. Passengers would like to travel with a better service by paying a little more rather than paying less and having a totally shabby service. So, I don't agree on that point, Madam.

Madam, as I was mentioning, we have computerised our ticketing system. But we do not have a foolproof system because we have now bogus computerisation. You have the dummy-seats' reservation. When you go to any station, you see the touts coming and asking you whether you want a ticket. And that is in spite of computerisation. So, Madam, our system is a total failure. I think, this is the right word to be used here and not for the bank scam. This is a system failure. If you go to a railway station., you will see everyone there but passangers because the platforms of the Indian Railways have access to anyone but the passengers. This is not so in other countries. So, I would suggest that they should start a scheme or a system where you punch the ticket at the gate, and the gate opens for you and then you go inside. Now, you can travel ticketless, and when a ticket-examiner catches you, naturally there is some illegal business which goes on and you have to bribe the ticket -examiner or whoever it is. So, that is one source of pilferage of the resources of the Railways. Of course, there are other ways also. I feel that we should have this foolproof system. Madam, now a passenger can jump out of the train at any place. In case you travel without a ticket, naturally the doors are wide open. But this is not so in other countries, even in the smallest countries. I am not quiting the Western countries or the developed countries. Why should the doors not be closed automatically? You go to Bombay, to the suburban railways. The same thing happens. We have more passengers on the train than in the train because of ticketless travelling. So, why should we not take this safeguard to see that the national exchequer is not duped of crores a crores of rupees? I hope, the hon. Minister will take this safeguard to see that the system is made foolproof, that no one is allowed to cheat the system because it is a Government system. And it is claimed that the Government system is everybody's property and also it is nobody's property. Everyone has the access to misuse it. I feel that if we do not treat the Railways as any other Government Department and it is used as a commercial Department, then, I think, it can be properly managed and properly run. From the safety point of view, I have already mentioned about the doors, etc. The trains are open to all anti-social activities. We know of terrorist activities in operation on board the trains. There are robberies committed in the trains about which we read quite often. I don't think there is proper safety provided in the trains.

About the speed of the trains, our trains do not run at a speed of more than 160 kilometers per hour whereas in the developed countries, they run at a speed of 250 kilometers per hour. This is possible here also provided we clear our tracks of the slum settlements and habitat. The moment you have a railway track, slum settlements come up on either side of the railway track. The same is the case with our National Highways. Why should we not have a system whereby a certain amount of land on both sides is frozen for construction? The same thing should happen to our National Highways. Our highways are congested with slum dwellers and then we construct a by-pass. The problem is further compounded and then we have a by-pass to the by-pass. There is no solution to the problem. The only solution is, as I have suggested, at least 100 metres of land on either side of the National Highway should be frozen for construction and no

habitat or slum activities should be allowed in that area. If we apply this solution to the railways, it will be possible for our trains to pick up speed. (*Time bell rings*) Do I continue after lunch break?

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): There is no lunch break today.

SHRI JOHN F. FERNANDES: I think we have a lot of time left for my party.

The hon. Minister came with innovative ideas of broad-gauging the meter gauge. I think priority should be accorded to it. In Goa, we also have the Marmagao Port Trust connecting the mainland, the hinterland of our State by a meter gauge. This Murmagao Port Trust is making a lot of profit. The other day I raised it in the House that if there is paucity of funds with the Railway Ministry, why should not the Marmagao Port Trust collaborate with the Railway Ministry to see that these tracks are expanded and converted into broad gauge because the ports can survive by container exports and if we have the present meter-gauge line converted into broad gauge, exports will be much easier? I hope the hon. Minister will give thought to it and see that wherever we have national projects like the port trusts, international airports etc., broad-gauging is given top priority. In Goa, we have a problem because we have a tunnel at Castle Rock. To enlarge this tunnel will be a problem and I think we can use the same technology that we are using for Konkan Railway. This work can be given top priority.

Coming to the controversial Konkan Railway Corporation in Goa, the Controversy is natural because the people of Goa feel that diversion of Konkan Railway from the hinterland to coastal area has been done by certain vested interests which belong to a mining lobby because the track was supposed to pass through the mining belt area and it was diverted to the coastal area because they wanted to help the bridge contractors, AFCON who had constructed a bridge at Bombay. Before alignment was done, AFCON was sent to Goa to see to the testing of the soil. This matter came up before the Oza Commission. They have filed an affidavit and we have the proof to show that before alignment was done in Goa, they identified the bridges. Some officials had a vested interest. The other day, I raised the controversy with regard to three bridges in Goa. They have reduced the height of the bridges from 13.5 metres to 12 metres to save an amount of Rs. 25 crores. Rivers in Goa are used for export of mineral ores and to save an amount of Rs. 25 crores, we are going to lose an amount of Rs. 1 crore per day on mining industry. Is it wise? The Railway Ministry is unable to mop up resources. It is a straight case where the project has boomeranged on the mining industry because they have diverted the line to the coastal area and now the Konkan Railway Corporation is paying them in the same coin.

The hon. Minister should give a thought to it and see that this defect is removed. The height of the railway bridges on the two main rivers should be maintained at 13.5 metres. Madam, we have the Oza Commissions report. The hon. Minister has written to me that the implications of the report of the Oza Commission would amount to Rs. 18 crores only. But why has not the hon. Minister made the report public? This report had already been laid on the Table of the Goa Assembly. It is being hidden from this Parliament. I do not know why,. There are many 'do 's' and 'dont's' in the report of the Oza Commission. The report says that the Konkan Railway Corporation may do this, may do that, etc. This 'may' would cost about Rs. 360 crores. (*Time-bell rings*) The Oza Commission has also agreed with the environmentalists...

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): You will have to wind up, Mr. Fernandes.

SHRI JOHN F. FERNANDES: I hope the hon. Minister would make the report of the Oza Commission public. Madam, I have much more to say, but as I have run out of my time, I conclude. I hope the hon. Minister would consider the points made by me. With these words, I support the Budget. Thank you.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): Shri Jalaludin Ansari. Not here. Shri Surinder Kumar Singla. Not here. Shri Suresh Pachouri. Not here. Shri Madhavan.

SHRI S. MADHAVAN: Madam Vice-Chairman, first of all, I would like to point out that the freight traget set by the Railways has been reduced. The passanger traffic has also declined. by 60 million in the last six months. But the earnings have increased by Rs. 221.85 crores because of the hike in the passenger fares.

The importance of the Railways is being reduced in the movement of goods. For example, in Tamil Nadu, the lorry traffic is increasing. A lot of goods are moved only by lorry. They feel that the Railways are not providing enough facilities for the movement of goods.

[The Vice-Chairman (Shri MD. Salim) In the Chair]

Sir, I welcome the steps taken by the Government to increase the train facilities in the country. There are demands for new railway lines, new trains, extension of the existing services more goods trains to facilitate the movement of goods and running of special tourist trains. These are the demands. But *ad hoc* decisions to extend these facilities, according to the pressures, pulls, changing of priorities, according to the wishes of power-brokers and power-mongers, would not be good for the country's progress.

India has got a good railway network. Proper planning and execution would bring great sucess to the county's railway system. But unforunately, planning and proper execution are lacking. The needs of the various regions have to be studied. A long-term plan to serve the various regions of the country must be prepared. The execution must follow only according to that long-term plan. When one Rajdhani Express is announced, immediately, there is an agitation in some other region. The demand is yielded to. Another Rajdhani Express is started to pacify those people. I find more politics than real planning and execution, according to the needs of the various regions.

Take, for example, Tamil Nadu. From the days of Independence, we have been talking of broad gauge conversion in regard to certain, particular, areas; i. e. Karur-Madurai and Tuticorin-Kanyakumari. I have never heard of any other project for Tamil Nadu being talked about. A project of recent origin is the Mass Rapid Transport System for Madras City.

Sir, the hon. Minister announced the introduction of 12 new trains in the Budget. None in Tamil Nadu. He also announced extension of services on 10 routes. None in Tamil Nadu State. The Minister announced taking up of new line sections for 204 kms. Four new lines have been mentioned—none in Tamil Nadu. The Government has announced gauge conversions. Twelve sections have been completed and six sections are to be completed during the current year. None of these 18 sections is in Tamil Nadu State. He has announced five new sections for gauge conversion—not one in Tamil Nadu. He has announced six broad gauge conversions to be completed in the current year—one is in Tamil Nadu. That is the old theme of Karur—Madras—Madurai—Tuticorin. That is the old theme from the days of Independence. That is the only one project he has announced. It has been there for the past so many years. We have been demanding it but the imple-

mentation is slow. He further announced six broad gauge conversions for 1994-95— none in Tamil Nadu. New work of doubling of a track of 250 kilometres has been announced by the Minister for 1994-95. Four works are mentioned, but there is nothing in Tamil Nadu. Even survey is not there in Tamil Nadu. Under survey for new lines proposed for 1994-95, 11 new lines have been announced. Under this, I found at least two names from Tamil Nadu, both connecting Karnataka. They are only short routes in Tamil Nadu.

I don't find fault with the Minister. He is very nice. He speaks Tamil, he is attached to Tamil Nadu. But nothing has been given to Tamil Nadu. What is the reason ? My point is— I want to highlight this point—a long-term plan is lacking. Publicly you must announce what the needs of the region are and what you are going to give in the Five-Year Plan. Don't yield to pulls and pressures. This is a drawback in your plan. The Minister must say what the programmes for Tamil Nadu in the next Five-Year Plan are and what he is going to give us in the Five-Year Plan. That must be assured to us. Another example is the MRT system in Tamil Nadu. My friend has detailed the implementation. A line of 8·55 kilometres is being executed for the past 10 years. When I was a Minister in Tamil Nadu, I heard about it, It is progressing slowly. Up to 1993, only Rs. 88·22 crores have been spent on it. Rs. 19 crores were allotted in 1993-94, but I do not know how much of it has been spent. The entire project is expected to be completed by the end of 1994-95, but subject to availability of funds. This rider has been included in the statement of the Minister. The latest estimate of the cost of this project is Rs. 187·17 crores. How much is going to be provided for this year and how much is going to be spent in this year ? I don't know what will happen to this project. My point is, there is a lot of delay in planning and execution. If a line of 8·55 kilometres takes 10 years, you can imagine what kind of escalation in costs will be there in implementing this project. This is a mere waste of the country's resources. Why this delay ? What are the difficulties ? Why are you escaping from allotting the necessary funds for implementing it ? I am not at all able to find the reasons in the Annual Report given by the Government.

Another example is the Integral Coach Factory at Madras, a prestigious public sector unit which was started after Independence. It was started in the old times, and it is an internationally reputed production unit. We are proud of manufacturing coaches there and supplying them to various countries in the world. But what is happening now ? Its capacity utilization is slowly coming down. In 1992-93 it was 1,023 coaches; in 1993-94 it was 1,035 coaches. What is the target for 1994-95 ? It has come down to 775 coaches. What does the Government say ? What is the reason ?

They say it is because Tamil Nadu is being ruled by a party which is in Opposition in Parliament. Ours is not an Opposition party. We fought the elections along with Congress. We voted for Congress. We gave 24 Members to Congress. We will support Congress. But, even that does not bring good for Tamil Nadu. What does the Government say ? There is a statement of the Minister to the effect that the Government is considering using this spare capacity of the Madras Coach Factory, to manufacture containers, overhead equipment and bus bodies. Our prestigious Railway Coach Factory inaugurated by a great leader of the Congress Party, who was ruling this country those days, is going

to be changed into a bus-body building factory. I must tell the Minister that in Tamil Nadu we have got many more bus-body building factories. Don't convert this prestigious Coach Factory into a body-building factory for bus-owners.

Another unnecessary controversy is about the orders on shifting the Madras Coach Factory to Kapurthala in Punjab. MPs from both the States have expressed their anxiety and fears on this issue. The truth is that there is spare capacity in both the Coach Factories. So, the difficulty is in planning. Both the States are fighting. I have no objection to extension of more facilities to Punjab, but taking away the facilities available in Madras is a serious thing, and the Government must not yield to that pressure.

There is no new coach in our railways. Everyone was praising the Railway Ministry and the Minister. I think there must be some reason. I started travelling in first class in 1992 when I became a MLA. Now also, as an MP, I am travelling in first class. I find no improvement at all. I am travelling even now in the same old coaches, rotten coaches. As spare capacity is not being utilised in our Coach Factory, we are not able to introduce new coaches on our line. There is some lax in the planning and execution. I feel that if things of this kind will go on in the public sector, it will ultimately result in closure of our prestigious public sector units due to new globalised liberalised and irreversible new economic policies. If this policy is going to be continued, our prestigious public sector units will have to be closed. I only request the hon. Minister and the Government to give more attention to our public sector units. If you are not able to get more orders for export, at least you must have more plans to increase the supply of new coaches to meet our internal needs. I find that our Railway Construction Wing is doing well. They have got more orders from various countries. They show profits. But, the progress of the execution of the railway works inside the country is not much.

One more thing I want to tell you, is about reservation and cancellation. I think, the Government must review the policy of reservation and cancellation. I am not able to follow what the rule is even for MPs. The Rajya Sabha rule says that MPs are entitled to one coupe in the first class. I think, this is the word that has been used. But, in reality, we are not able to get a coupe at all. A lot of changes are being done at the lower level. I think, there must be some reason. We must fix the priority in a proper way. That is the difficulty, I think. I must tell the Minister that at least for MPs, if they make reservation ten days or fifteen days before or at least a week before, you must ensure the reservation for them. But, they say, it is under consideration. At the last minute there are changes. I myself find some difficulty. It depends upon the officers who are executing and implementing these orders. There is some difficulty. I have myself experienced it. There was an old man at the Trichi Railway Station. He was good enough to provide it every time. But now there is a young man. Whenever I go there, I find a change. There are changes even in the trains. I have to wait for so many hours there. He says that there is no coupe available. When I ask him about the rules and whether MPs have got preference to a VIP having a status higher than that of MPs, Minister, Central or State, he says, "No."

I asked him, "Why are you refusing it to MPs?" He replied, "Sir, I have nothing to do with it. I am the Station Superintendent. Somebody else in the Commercial Wing is doing this." This is the reply I got. I do not know the reason. There must be some reason. My request is this. Only trains are available to MPs. The State Ministers and the Central Ministers have got more facilities. They can switch over to planes. They can switch over to

cars. They can change the time. They have rest houses to stay in them. Government must guarantee reservations for MPs one week before. At least you must change the rules. If the Rajya Sabha rules are being violated by local officers, where should we go? I think, there is some difficulty in devising the priority by the lower officers, and the priorities are fighting against each other. That is why this difficulty Comes in. I should like the indulgence of the Minister to help MPs with guidance for future.

Thank you.

SHRI J. S. RAJU: Sir,.....

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI MD. SALIM): You have spoken already.

SHRI J. S. RAJU: I was not given a coupe two months back at Madras because of a Minister, but I don't want to make it an issue.

श्री सुरेश पचौरी (मध्य प्रदेश): माननीय उपसभाध्यक्ष जी, माननीय रेल मंत्री जी ने 1994-95 का जो रेल बजट प्रस्तुत किया है, दरअसल वह परिस्थितिजन्य रेल बजट है। दूसरे शब्दों में यह कहा जाए कि रिसोर्स मोबिलाइजेशन को दृष्टिगत रखते हुए उन्होंने रेल बजट प्रस्तुत किया है तो कोई अतिश्योक्ति नहीं होगी। यदि हम पहले जो रेल बजट प्रस्तुत किये गये टर्मिनोलोजी के प्वाइंट आफ वियु से, टेक्नीकल प्वाइंट आफ वियु से देखें तो जो फ्रेट चार्जेज पहले होते थे आज वह लगभग 6 प्रतिशत रहे हैं जबकि पुराने जो तीन रेल बजट हैं वह 10 से 15 प्रतिशत तक रहे। यह भी करने की आवश्यकता क्यों महसूस हुई, उसका जिक्र माननीय रेल मंत्री जी ने अपने भाषण में किया है कि बजटरी सपोर्ट को ध्यान में रखते हुए यह सब करना पड़ा। जो बजटरी सपोर्ट 1986-87 में 51 प्रतिशत थी रेल बजट के माध्यम से वह 1994-95 के रेल बजट में बजटरी सपोर्ट मात्र 18 प्रतिशत दिया गया है। इसलिए मैंने इस रेल बजट को साफ्ट रेल बजट नहीं कह कर परिस्थितिजन्य रेल बजट कहा है। कुछ मजबूरियां रहीं, कुछ परिस्थितियां रहीं, जिनकी वजह से माननीय रेल मंत्री जी ने न चाहते हुए भी कुछ उन्हें ऐसे कदम उठाने पड़े कि किराये और फ्रेट में उन्हें वृद्धि करनी पड़ी। जो रेलवे का शेयर रहता था वह 15.5 प्रतिशत पहले रहा जो घट कर के 6.3 प्रतिशत आठवीं प्लान में हो गया।

2.0 P.M.

15.5 प्रतिशत दूसरे प्लान में था। ये सारी बातें इसमें रहीं। लेकिन इसके साथ-साथ रेलवेज की वर्किंग में सुधार और इम्प्रूवमेंट किये जायें वह बहुत ज्यादा जरूरी है। उसके लिए हमें कुछ कदम उठाने पड़ेंगे जैसे कि सफाई का जिक्र मेरे पूर्व वक्ताओं ने किया, फूड क्वालिटी में सुधार की बात कही। उसके साथ ही साथ हमारी जो कमेटीज माननीय मंत्री जी ने बनाई हैं उनके सदस्यों द्वारा किये जाने वाले सरप्राइज विजिट की बात या जो संबंधित अधिकारी हैं उनके द्वारा की जाने वाली सरप्राइज विजिट की बात कही। उन पर अमल करना बहुत ज्यादा जरूरी है क्योंकि माननीय मंत्री जी की जो बाध्यता है, जो मजबूरी है उससे हम लोग भलीभांति वाकिफ हैं। एक तरफ उनके सामने जिम्मेदारी है बजटरी सपोर्ट देने की, दूसरा रिसोर्स मोबिलाइजेशन की है। इससे उन्हें वे सारे कदम उठाने पड़े जो कदम दरअसल वे दिल से उठाने के लिए नहीं चाह रहे थे। लेकिन उन्हें रिसोर्स मोबिलाइजेशन को ध्यान रखते हुए वे सब कदम उठाने पड़े। लेकिन पिछले जो तीन रेल बजट प्रस्तुत किये गये हैं जैसा मैंने बताया उनमें जो फ्रेट चार्ज था उनका जो प्रतिशत बढ़ा हुआ था 10 से 15 प्रतिशत तक उनके मुकाबले में यह साफ्रेन्ड बजट है जिसमें कि केवल 6 प्रतिशत बढ़ा हैं। इसके लिए निश्चित रूप से मंत्री जी को मुबारकबाद दूंगा कि उन्होंने रिसोर्स मोबिलाइजेशन को ध्यान में रखते हुए ऐसे कदम उठाये हैं जिनसे कि रेल

विभाग की गुणवत्ता और वर्किंग में सुधार हो, इतना मोबिलाइजेशन हो कि रेल विभाग की जो डिफरेंट पालिसीज बनी हुई हैं और जो योजनाएं हैं उनका भली भांति इम्प्लीमेंटेशन हो सके।

मैसिव गेज कन्वर्जन की बात है। इसमें आपने नये रूट्स को लिया है। उस संबंध में मैं आपसे निवेदन करना चाहूंगा कि जो पुराने रूट्स हैं पहले उनका काम पूरा किया जाना बहुत ज्यादा जरूरी है। मैं इस बात का विरोधी नहीं हूं, बल्कि मैं भी इस बात का पक्षधर हूं कि नये रूट्स लिए जाएं गेज कन्वर्जन में लेकिन इसके पहले आवश्यक यह है कि जो पुराने लिये गये हैं, कम से कम समय में उनको पूरा किया जाना आवश्यक है। उसके बाद हमको नये रूट्स लेने चाहिए। इसी प्रकार से नयी लाइनों की बात है। आपने नये प्रोजेक्ट्स लिये हैं। उनके लिए फंड्स की कमी है। इसके लिए निश्चित रूप से हमारे बित्त विभाग को वह सारी राशि उपलब्ध करानी चाहिए जिससे नयी लाइनों के जो प्रोजेक्ट्स आपने हाथ में लिये हैं वे निश्चित अवधि में पूरे किये जा सकें, जैसे 1994–95 में 3 हजार करोड़ का प्रावधान है लेकिन इसमें केवल 200 करोड़ रुपये रखे गये हैं। तो निश्चित रूप से वित्त विभाग को ऐसा इंतजाम करना चाहिए कि रेल विभाग से वह ज्यादा बजेटरी सपोर्ट की अपेक्षा न करे क्योंकि रेल विभाग को अपने में बहुत कुछ काम करने की जरूरत है।

मान्यवर, मध्य प्रदेश के संबंध में मैं कहना चाहूंगा कि माननीय मंत्री जी ने जबलपुर गोन्दिया लाइन का जिक्र किया। उसमें निश्चित रूप से जो नयी लाइनें आपने ली हैं उनको पूरा करने की आवश्यकता है और जो गेज कन्वर्जन जबलपुर गोन्दिया लाइन का हैं बहुत ज्यादा समय उसमें न लगे, यह सुनिश्चित किया जाना आवश्यक है। इसी प्रकार से परसिया-छिन्दवाड़ा लाइन का भी मामला है, रतलाम-इन्दौर-मऊ का भी है। यह काम भी द्रुत गति से पूरा किया जाना आवश्यक है। इसके साथ ही गुना-इटावा लाइन है उसकी जो रफ्तार है वह काफी कम है। उस काम को भी तेजी से टेक अप किया जाना बहुत ज्यादा जरूरी है। भिलाई का स्टील प्लांट को जो परेशानी थी और आदिवासी बाहुल्य जो क्षेत्र बस्तर है वहां की लगातार मांग जो दल्लीराजहरा लाइन की थी वहां से जगदलपुर तक की उस पर निश्चित रूप से आपने ध्यान दिया है इससे इंडस्ट्रियलाइजेशन तो बढ़ेगा ही, वह आदिवासी बाहुल्य क्षेत्र जिन परेशानियों का सामना रेल लाइन नहीं होने की वजह से कर रहा था उन परेशानियों से भी उनको मुक्ति मिलेगी। इसके लिए निश्चित रूप से माननीय मंत्री जी बधाई के पात्र हैं। लेकिन इस आदिवासी क्षेत्र में जो लाइन आपने इंट्रोड्यूस करने की घोषणा की है उस पर शीघ्रता से काम किया जाना बहुत ज्यादा जरूरी है।

मैं अपने भोपाल के संबंध में भी जिक्र करना चाहूंगा कि जो हबीबगंज रेलवे स्टेशन है जो भोपाल रेलवे स्टेशन पर बहुत ज्यादा ट्रेंज की भरमार है बहुत ज्यादा वहां प्रैशर बढ़ गया है उसको ध्यान में रखते हुए जो हबीबगंज रेलवे स्टेशन के विस्तार की बात है रेलवे टर्मीनस की वह निश्चित रूप से आपकी तरफ से तो उसमें हो गया है, लेकिन उस काम में तेजी नहीं आई है। लगातार मुझे याद है कि पिछले 2–3 रेल बजट पर जब भी चर्चा हुई हबीबगंज रेलवे टर्मिनस की बात हुई, उसके काम की बात हुई है, उस स्टेशन के विस्तार की बात हुई है समय-समय पर यहां के अधिकारीगण भी वहां के दौरा किए हैं और उन्होंने प्रत्यक्ष रूप से उन परेशानियों को जानने की पहल की है संबंधित लोगों से मिलकर भी लेकिन उस स्टेशन का अभी तक जितना विस्तार होना चाहिए वह विस्तार नहीं हो पाया है। जबकि ट्रैफिक रेक्वायरमेंट भोपाल का काफी ज्यादा विस्तार हो गया है, ट्रैफिक रेक्वायरमेंट बहुत ज्यादा है। उसको ध्यान में रखते हुए वहां का विस्तार किया जाना बहुत ज्यादा

जरूरी है। वैसे भी माननीय उपसभाध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा कि यदि अन्य राज्यों की तुलना में मध्य प्रदेश में देखा जाए कि प्रति सौ वर्ग किलोमीटर क्षेत्र में कुल कितने किलोमीटर की लंबाई की छोटी और बड़ी लाइन है, यदि वह तुलनात्मक ढंग से देखा जाए तो प्रति सौ वर्ग किलोमीटर क्षेत्र की तुलना में मध्य प्रदेश मात्र 1.32 आता है जबकि अन्य राज्य यदि लें तो मैं यह नहीं कह रहा हूं कि उन राज्यों में नहीं होना चाहिए, उन राज्यों में हुआ है यह एक अच्छी बात है, लेकिन मध्य प्रदेश क्षेत्रफल की धरती मे देश का सब मे बड़ा राज्य है। आदिवासी बहुल प्रदेश है इसलिए वहां पर प्रति सौ वर्ग किलोमीटर क्षेत्र की तुलना में जो मात्र किलोमीटर ही है, वह बढ़ाया जाना जरूरी है और उसके लिए आपको निश्चित रूप मे कोई नीति निर्धारित करनी होगी। मैं जिक्र कर रहा था कि पंजाब का 4.29 है, तमिलनाडु का 3.08 है, उत्तर प्रदेश का 3.03 है, पश्चिमी बंगाल का 4.30 है, इनकी तुलना में जब हम मध्य प्रदेश को देखते हैं तो निश्चित रूप से हम अपने आपको बहुत पिछड़ा हुआ पाते हैं। यद्यपि नई लाइन आपने गोधरा-दाहोद-इंदौर एंड देवास मक्सी दी हैं और उसके लिए आपने जो प्रावधान भी रखा है, अभी के रेल बजट में गुना-इटावा लाइन का भी रखा है, सतना-रीवा लाइन का भी रखा है, इसके लिए निश्चित रूप से आप बधाई के पात्र हैं। मध्य प्रदेश में आपने नीमच-रतलाम का भी गॉज कंवर्शन दिया है। डबलिंग्ज में नर्मदा ब्रिज वगैरह का दिया है। बैरागढ़-फंदा, कालापीपल-फंदा, मक्सी बैरागढ़, बिलासपुर-अकलनारा वगैरह का दिया है और रेलवे इलैक्ट्रिफिकेशन के लिए भी मध्य प्रदेश के उस मद में आपने 94 करोड़ रुपये का प्रोपज आउटले प्लान में रखा है। यह इसके लिए निश्चित रूप मे हम मध्य प्रदेश की ओर मे आपको बधाई देते हैं लेकिन फिर भी मध्य प्रदेश की और भी जो प्रस्तावित लाइंस हैं जो राज्य सरकार की तरफ से आपको भेजी गई हैं, उनको शीघ्रता से पूरा किया जाना आवश्यक है। योजना आयोग के पास जो अभी तक आपने स्वीकृति के लिए भेजी हैं अपने डिपार्टमेंट से उनको प्रस्यू करना बहुत ज्यादा जरूरी है। मुझे विश्वास है कि इस संबंध में आप निश्चित रूप से पहल करेंगे।

मान्यवर, मैं खान-पान की व्यवस्था का जिक्र कर रहा था जो कि दूसरे हमारे माननीय सदस्यों ने भी जब रेल बजट पर बोले तो उन्होंने इस की तरफ ध्यान आकर्षित किया है। समय-समय पर रेल विभाग में कमेटीज भी बनी हैं। लाल बहादुर शास्त्री जी के समय में भी कमेटीज बनी हैं। सरोजनी महषी जी की अध्यक्षता में भी कमेटी बनी और उस समय की कमेटीज ने यह प्रस्तावित किया था। इसके अलावा और भी जो हाय-लेवल कमेटीज बनीं सभी की यह अनुशंसा और संस्तुति रही कि कैटरिंग का प्रायवेटाइजेशन नहीं होना चाहिए। मंत्रीजी इस संबंध में निश्चित रूप से विचार करेंगे, ऐसा मेरा उप-सभाध्यक्ष जी आपके माध्यम से निवेदन है।

इसके साथ ही समय-समय पर जो शिकायतें मिलती हैं---जर्नी के समय, प्लेटफार्म पर और रेलवे स्टेशन पर मिलती हैं, उन शिकायतों का निराकरण हो और उन पर ध्यान दिया जाए, इसके लिए निश्चित रूप से आपके यहां अलग से एक हाय-पावर सेल की स्थापना करना बहुत ज्यादा जरूरी है। अभी होना यह है कि हम लोग कम्प्लेंट करते हैं, लेकिन उसका जो जवाब आता है, वह एक फॉर्मेट के रूप में रहता है कि, "आपको जो इनकनवेनिएंस हुई, उसका हमें खेद है और हम ध्यान रखेंगे कि आगे न हो।" लेकिन उस पर कार्यवाही क्या हुई, यह बताया जाना बहुत जरूरी है और रेलवे मंत्रीजी जोकि इस बात के लिए सतत प्रयत्नशील है कि रेलवे विभाग में सुधार हो, मुझे विश्वास है कि वह इसके लिए भी व्यवस्था करेंगे।

उपसभाध्यक्ष जी, पिछले दिनों यात्रा करते समय एक बात देखने में आई है कि हम एम०पीज० जब सैकंड ए०सी० क्लास या फर्स्ट क्लास में चलते हैं तो कोई-न-कोई हम लोगों के कमेंट्स लिखवाने आ जाता है कि, "आप संतुष्ट हैं कि नहीं।" महोदय, यह एक अच्छी व्यवस्था है, मगर मात्र एम० पीज० से ही कमेंट्स लिखवाने के बजाये, यात्रियों से भी लिखवाएं तो निश्चित रूप से उस कम्पार्टमेंट में यात्रा कर रहे यात्रियों की टिप्पणी या उनकी भावना भी पता चलेगी वरना आज वह हम लोगों की टिप्पणी तक ही सीमित रहते हैं। यदि ऐसी व्यवस्था होगी तो निश्चित रूप से आपके विभाग में सुधार होगा, ऐसा मुझे पूरा विश्वास है।

श्री सी० के० जाफर शरीफ : आपको एक बात जानकर खुशी होगी कि जो जवाब मंत्रालय से आता है, जवाब पोजिटिव आता है, उसके बारे में कोई आपत्ति नहीं है, लेकिन जो निगेटिव जवाब आता है उसके लिए हमने कंसल्टेटिव कमेटी की एक सब-कमेटी बनायी है। तो उनके पास निगेटिव जवाब जाते हैं और वह स्क्रूटनाइज करते हैं। इसमें भी गवर्मिनिस्ट्रेशन का कैजुअल रिप्लाय देने का जो एटीट्यूड था, उसमें तब्दीली आई है।

श्री सुरेश पचौरी : माननीय मंत्री जी, यह तो अच्छी बात है कि यह पहल की गयी है, लेकिन यह भी सुनिश्चित किया जाना आवश्यक है कि जब हम लोग कम्प्लेंट बुक की बात करते हैं, तो यह हमारा प्रत्यक्ष अनुभव है कि टी०टी० बोल देता है कि वह ट्रेन सुपरिन्टेंडेंट के पास है और ट्रेन सुपरिंटेंडेंट कहता है कि गार्ड के पास है और ट्रेन जब तक चली जाती है और कम्प्लेंट बुक मिल ही नहीं पाती है। उपसभाध्यक्ष जी, ये कुछ बातें हैं, जिन्हें कि मैं इस नजरिये से नहीं कह रहा हूं कि आपके दौर में रेल विभाग में सुधार नहीं हो रहा है। उसमें निरन्तर सुधार हो रहा है और हम लोग जब रेल बजट पर चर्चा कर रहे हैं, तो जहां मैंने बजटरी सपोर्ट की बात कही। उसको ध्यान में रखते हुये, तब यह मजबूरी थी कि आप फ्रेट एंड फेयर बढ़ायें, वहीं हम लोग उन बिन्दुओं की तरफ भी आपका ध्यान आकर्षित करना चाहते हैं जिनमें कि सुधार की आवश्यकता है। जो काम रेल विभाग कर रहा है, उसके लिये तो निश्चित रूप से आप बधाई के पात्र हैं लेकिन जन-प्रतिनिधि के नाते, वे सारी बातें हम यहां इंगित कर सकें, तो उसका आशय भी यही है कि हम लोग आपको ही सहयोग प्रदान कर रहे हैं और हमें विश्वास है कि जब ये सारी बातें आपके ध्यान में लायी जायेंगी तो आप निश्चित रूप से उन बातों को संजीदगी से लेकर उन शिकायतों और उन कमियों को दूर करने की पहल करेंगे।

उपसभाध्यक्ष जी, अभी जो फ्रेट एंड फेयर चार्जेज बढ़े हैं, उनका एसेंसियल कमोडिटीज पर प्रति किलोग्राम या प्रति लीटर कितना प्रभाव पड़ा है, जब हम उसका विश्लेषण करते हैं तो यह पाते हैं कि गेहूं पर प्रति किलो 3.45 रूपये का फर्क पड़ा है। ऐसे ही एडीबल आयल में 2.49 रुपये का फर्क पड़ा है। शक्कर में 5.28 रुपये प्रति किलो का फर्क पड़ा है। पेट्रोल में 24 पैसे प्रति लीटर का फर्क पड़ा है, कैरोसिन में 33 पैस प्रति लीटर का फर्क पड़ा है, सीमेंट में 1.49 रुपये प्रति 50 किलोग्राम के बैग का फर्क पड़ा है, और एल०पी०जी० 78.3 पैसे प्रति सिलेंडर का फर्क पड़ा है। जब हम इन असेंसियल कमोडिटीज का एनालाइसिस देखते हैं तो निश्चित रूप से जो मजबूरियां थी उनको ध्यान में रखते हुये आपको फ्रेट एंड फेयर बढ़ाने पड़े। जब हम ऐसा विश्लेषण करते हैं तो ज्यादा नहीं पाते, लेकिन सिलेंडर पर निश्चित रूप से बहुत ज्यादा फर्क महसूस करते हैं। अगर आप इस पर पुनर्विचार करेंगे तो निश्चित रूप से आम उपभोक्ता राहत महसूस कर पायेगा। ऐसा मेरा विचार है।

कांपलीमेंटरी पास के संबंध में, उप-सभाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा कि हमारी सरकार ने, विशेष रूप से कांग्रेस की सरकार ने एक बहुत ही सराहनीय और अनुकरणीय निर्णय लिया था कि जिनलोगों ने हमारे देश को परतंत्रता की बेड़ियों से मुक्त कराने के लिये महत्वपूर्ण योगदान दिया उन स्वतंत्रता संग्राम सेनानियों को कांपलीमेंटरी पास देने का और उनके एक कम्पेनियन को भी एलाउ किया था। मैं विनम्रता पूर्वक आपके माध्यम से मंत्री जी का ध्यान खींचना चाहूंगा कि हम जनप्रतिनिधि हैं, उस समय जब कांपलीमेंटरी पास विदड्रा करने की बात आई थी तो मैं भी उनमें एक था, जिन्होंने प्रोटेस्ट किया था और उस समय हमारी सरकार ने यह सुविधा जारी कर दी थी, लेकिन एक बात जो अब देखने में आ रही है, जो दुर्भाग्यजनक है और मैं बहुत दुखी मन से कह रहा हूं कि हमारे ध्यान में यह आता है, चूंकि हम जनप्रतिनिधि हैं, हमारी अपनी ओबजर्वेशन हैं और वह बताना भी आवश्यक है, फ्रीडम फाइटर के साथ एक कम्पेनियन जो एलाऊ है वह इसलिये था कि वह ओल्ड एज के हैं और उन्हें एक कम्पनियन की आवश्यकता होगी, लेकिन उनके साथ वह लोग चलते हैं जो दरअसल उनके सहयोगी के रूप में नहीं रहते बल्कि वह लोग होते हैं जो अपना किराया बचाते हैं। यह एक आम बात बन गई है कि आज कम्पार्टमेंट में न केवल फ्रीडम फाइटर बल्कि कांपलीमेंटरी पास वाले जो दूसरे लोग भी हैं, 50 प्रतिशत तक वह लोग होते हैं। यदि आप एनालाइस करके देखें तो पायेंगे कि 50 प्रतिशत लोग एक कम्पार्टमेंट को कांपलीमेंटरी पास वाले आकोपाई किये हुये हैं। इसमें हम लोग, एम.पीज. भी रहते हैं, एम. एल.ए. भी रहेंगे, कांपलीमेंटरी पास वाले दूसरे लोग भी रहेंगे। इस तरह जो आम आदमी है, उनको निश्चित रूप से बहुत परेशानी होती है। यह एक आम बात हो गई है, मेरा अपना खुद का प्रत्यक्ष उदाहरण है, कई लोग कहते हैं कि जरा पता कर लो, हमारे पास जो जायेगा हमें भी घुमायेगा।... (व्यवधान) ..

श्री संघ प्रिय गौतम : कई सांसदों के साथ भी बहुत से कम्पेनियन की हैसियत से ऐसे ही आदमी आते हैं... (व्यवधान)...

श्री सुरेश पचौरी : यह भी आपको और हमको देखना पड़ेगा। हमें वास्तविकता को स्वीकार करना पड़ेगा और कड़वी बात सहनी पड़ेगी। आखिर क्या वजह है कि दूसरे लोगों को रिजर्वेशन नहीं मिल पाता ? दूसरे यात्रियों की भी हम बात करें। वाहवाही लूटने के लिये या पेपर में छापने के लिये हम कुछ भी बातें कर सकते हैं। अगर वह सांसद लोग ऐसा करते हैं तो वह दोषी हैं। आपको और हमको एक मन से खड़े होकर उनके खिलाफ कार्यवाही की बात करनी चाहिये। जब हम आज रेलवे बजट पर चर्चा कर रहे हैं, तो वास्तविकता को स्वीकार करना चाहिये। हम और आप हैं, जो रेलवे मंत्री जी के पास जाकर अननेसेसरि प्रेसर डालते हैं कि नहीं, यह कार्यवाही होनी है इसके खिलाफ। टी.टी.ई. बेचारा इतना भयभीत रहता है कि उसको आप लोग बोल देते हैं कि हम एम०पी० है तो वह बेचारा आइडेंटिटि कार्ड तक भी नहीं देखता। आप यह भी स्वीकार कीजिये कि कई लोग नकली एम०पी० बनकर आते हैं। उनके खिलाफ क्या कार्यवाही की आप मांग कर रहे हैं। यह सारी बातें जो हो रही है, उसकी वजह से आम यात्री को परेशानी हो रही है, आम यात्रियों को बहुत सारी परेशानियों का सामना करना पड़ रहा है।

तो सान्यवर, मैं आपसे यह आग्रह करूंगा कि कोई ऐसी नीति हो, जैसे कि एम.एल.ए. के लिये है कि इतने यात्रा कूपन दिये जायेंगे। यह आवश्यक नहीं है कि जो कांपलीमेंटरी पास वाले हैं वह महीने में बीस दिन यात्रा करें। ऐसी तो कोई मजबूरी नहीं रहती है उनके लिये। इसलिये यदि ऐसी कोई व्यवस्था हो जाये कि इतनी यात्रा के

लिये कूपन या इतने रुपये की यात्रा कूपन होंगे यात्रा करने के लिये, तो मैं समझता हूं कि उससे आपको भी कुछ सपोर्ट मिलेगा और अन्य यात्रियों को भी कुछ वर्थ अवलेबिल होंगे। इस बारे में आप विचार कर सकें तो निश्चित रुप से यात्रियों को राहत महसूस होगी। ऐसा मेरा विचार है।

इसके साथ ही, मान्यवर, रेलवे स्टेशन पर अक्सर यह देखा जाता है कि जो रिजर्वेशन चार्ट है उनके लिये जो समय सीमा निर्धारित की गई है कि इतने समय से पहले चार्ट लग जायेंगे, वह चार्ट नहीं लगते।...यह कोई रेल विभाग की कमी नहीं है, रेल विभाग ने तो एक नीति निर्धारित कर दी है, प्रश्न उसको अमली-जामा पहनाने का है, उसके इंम्प्लीमेंटेशन का है। हम लोग खुद प्रत्यक्षदर्शी हैं कि लास्ट मूवमेंट पर हमारे सामने वह रिजर्वेशन चार्ट लगता है और उसमें हम अपनी बर्थ देखते है क्योंकि रिजर्वेशन बोर्ड पर वह चार्ट उपलब्ध नहीं रहता और हमें प्रतीक्षा करनी पड़ती है।

जो हमारे वेटिंग रूम हैं, उनमें साफ-सफाई रखने की भी जरूरत है, उस पर भी मंत्री महोदय ध्यान देंगे।

इसके अलावा लगातार जो डिरेलमेंट हो रहा है, जिसकी वजह से न केवल सेंट्रल रेलवे की बल्कि दूसरे रेलवेज की भी ट्रेन्स लेट हो रही हैं और हम लोग अपने आपको असुरक्षित महसूस कर रहे हैं, उस डिरेलमेंट के कॉज को भी समय रहते दूर किया जाना बहुत आवश्यक है। मुझे विश्वास है कि जब हम रेल बजट पर चर्चा कर रहे हैं तो इन विषयों पर रेल मंत्री जरूर विचार करेंगे ?

इन्हीं शब्दों के साथ मैं पुनः माननीय रेल मंत्री जी को बधाई देता हूं और कहना चाहता हूं कि उनके कार्यकाल में जो रेलों में सुधार हो रहा है, उसके लिये वे बधाई के पात्र हैं, लेकिन लोगों को उनसे बहुत अपेक्षायें हैं और मुझे उम्मीद है कि वे उन अपेक्षाओं पर खरा उतरेंगे ?

श्री ईश दत्त यादव (उत्तर प्रदेश): माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं उत्तर प्रदेश में आजमगढ़ एक जिला है, वहां से आता हूं। माननीय रेल मंत्री जी आजमगढ़ जिले में गये, जब उत्तर प्रदेश में विधान सभा के चुनाव होने वाले थे, उससे थोड़ा समय पहले रेल मंत्री जी आजमगढ़ गये थे। एक रेल लाइन है जो मऊ से शाहगंज तक जाती है। यह 100 किलोमीटर लंबी रेल लाइन है, छोटी रेल लाइन है और 24 घंटे में सिर्फ दो गाड़ियां वहां चलती है। इस 100 किलोमीटर में रहने वाले लोगों को रेल लाइन न होने की वजह से और कोई अच्छी ट्रेन न चलने की वजह से बराबर असुविधा रहती है और जनता की बराबर मांग है कि यहां आमान परिवर्तन कर दिया जाये, छोटी लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित कर दिया जाये। इस बात को लेकर बड़े आंदोलन हुये और उस क्षेत्र से और जितने आस पास के जिलों से संसद सदस्य हुये, सबने यह मांग उठाई, जनता ने रेल लाइन पर धरना दिया, पुलिस ने लाठीचार्ज किया मुकदमें कायम किये, सारी बातें होती रहीं। माननीय रेल मंत्री जी ने बड़ी कृपा की, उत्तर प्रदेश के विधान सभा के चुनाव से थोड़े दिन पहले वह आजमगढ़ गये। मेरा यह दुर्भाग्य है कि जिस दिन यह आजमगढ़ आये, मैं मौजूद नहीं था, बाहर गया था। लेकिन हमारे शहर में और आसपास के गांवों में दो बड़े नेताओं ने बड़े जबर्दस्त पोस्टर लगाये। एक नेता ने यह पोस्टर लगाया कि माननीय रेल मंत्री श्री जाफर शरीफ साहब मऊ से शाहगंज की छोटी रेल लाइन को बड़ी रेल लाइन में बदलने के लिये शिलान्यास करेंगे और दूसरे बड़े नेता ने यह पोस्टर लगाया कि माननीय रेल मंत्री श्री जाफर शरीफ जी फलां तारीख को मऊ से शाहगंज की छोटी रेल लाइन को बड़ी में बदलने का उदघाटन करेंगे। मुझे लगता था कि एक ही दिन शिलान्यास और उद्घाटन दोनों हो जायेगा। रेल मंत्री जी के नोटिस में भी यह बातें आई। रेल मंत्री गये, बड़ा जश्न मनाया लोगों ने, स्वागत किया। मैं फिर

दोहरा रहा हूं कि यह मेरा दुर्भाग्य था कि मैं बाहर था, अन्यथा में भी माननीय रेल मंत्री जी का स्वागत करता । लेकिन मुझे अफसोस है कि माननीय रेल मंत्री जी ने ठीक मऊ और शाहगंज के बीच में आजमगढ़ में शिलान्यास और उद्घाटन दोनों कर दिये– 45 किलोमीटर वहां से मऊ और दूसरी तरफ 45 किलोमीटर शाहगंज। मुझे थोड़ा आश्चर्य हुआ कि एक किनारे पर शिलान्यास या उद्घाटन होता है, बीच वाला तो सही मालूम नहीं पड़ता, लेकिन बीज में ही उद्घाटन हो गया । खैर, मुझे पूरी आशा थी और आजमगढ़ के लोगों को पूरी आशा थी कि जौनपुर जिले के और उन तमाम लोगों को, जिनका उस रेलवे लाइन से संबंध है, लेकिन मुझे निराशा हुई.... जब रेल मंत्री जी का बजट स्पीच हमने देखा तो उसमें जिक्र तो जरूर उन्होंने किया । लेकिन कहा कि अभी प्लानिंग कमीशन के विचाराधीन हैं । मान्यवर, मैं बहुत विनम्र शब्दों में माननीय रेल मंत्री जी से प्रार्थना करना चाहता हूं, आग्रह करना चाहता हूं, कि आपके अधिकार बहुत बड़े हैं और वह ऐसी रेल लाइन हैं जिस पर आप गए भी हैं। उस पर बड़े पुल भी नहीं हैं, ज्यादा खर्चा भी नहीं है । कृपा करके किसी तरह से आप उस रेल लाईन को मऊ से शाहगंज तक बड़ी रेल लाइन में करादें । इससे उस क्षेत्र की जनता हमेशा-हमेशा के लिए माननीय रेल मंत्री जाफर शरीफ जी की बहुत आभारी होगी । मैं इस सिलसिले में दूसरा निवेदन करना चाहता हूं कि माननीय रेल मंत्री जी की विवशता होगी, कठिनाइयां होंगी, संसाधनों की भी कमी हो सकती । मैं इनकी नीयत पर शक नहीं करता । यह चाहते भी होंगे कि बड़ी रेल लाईन बन जाए । लेकिन मेरा अनुरोध इतना है कि इस काम में थोड़ी शीघ्रता करें और आप अगर शिलान्यास कर आए हैं तो उस काम को किसी न किसी तरह से करवा दीजिए ।

श्री सी० के० जाफर शरीफ : जरूर करेंगे ।

श्री ईश दत्त यादव : इसी सिलसिले में मेरा दूसरा निवेदन माननीय रेल मंत्री जी से होगा कि जब तक यह छोटी रेल लाईन बड़ी रेल लाईन में बदल नहीं दी जाए तब तक एक ट्रेन जिसका नाम सरजू-जमना एक्सप्रेस है जो नई दिल्ली से चलती थी और फैजाबाद, अकबरपुर, शाहगंज, जौनपुर, होकर के बनारस तक आगे निकल जाती थी, उसको दो हिस्सों में बांट दिया गया है । । इस तरह से वह चार दिन इस रास्ते पर चलेगी और तीन दिन वह गोरखपुर की तरफ चली जाएगी । गोरखपुर की तरफ जब वह ट्रेन जाती है तो उसका नाम शहीद एक्सप्रेस हो जाता है और जब फैजाबाद और शाहगंद से होकर चलती है तब इसका नाम सरजू-जमना एक्प्रेस हो जाता है । माननीय रेल मंत्री जी से मेरा अनुरोध है कि यह ट्रेन बराबर पहले फैजाबाद, शाहगंज होकर के बनारस से निकलती थी । परंतु न जाने बीच में अधिकारियों ने क्यों इसका परिवर्तन कर दिया । मैं आपसे अनुरोध कर रहा हूं कि इस रेल को इसी रास्ते पर पूरे हफ्ते भर आप चलाने की कृपा करें । क्योंकि गोरखपुर के लिए अन्य तमाम रेलगाड़िया है यहां से जाने के लिए । बनारस के लिए तमाम रेलगाड़ी हैं, इलाहाबाद होकर के दूसरी रेलगाड़ियां चलती हैं । इसलिए मेरा अनुरोध है कि कम से कम एक रेलगाड़ी प्रतिदिन नई दिल्ली से वाया लखनऊ, फैजाबाद, शाहगंज बनारस होकर के आप चलायें तो उस क्षेत्र की जनता— कम से कम 10–15 जिले की जनता को थोडी राहत मिल जाएगी ।

मान्यवर, इसी सिलसिले में मैं यह भी कहना चाहता हूं कि हमारे यहां तो कोई रेल लाइन नहीं है । इसलिए हमको 100 किलोमीटर जाना पडता है बनारस ट्रेन पकडने के लिए । मैं परसों श्रमजीवी ट्रेन से चला और कल दिल्ली पहुंचा । माननीय उपाध्यक्ष जी, कल श्रमजीवी ट्रेन जिसका नम्बर 2401 है, से साढे दस बजे मैं नई दिल्ली रेलवे स्टेशन पर पहुंचा । न केवल मैं, बल्कि मेरे कोच में जितने यात्री थे, सब लोगों ने रेल प्रशासन को बहुत बहुत धन्यवाद दिया कि आज यह ट्रेन केवल 5 घटे लेट आई है, जबकि, रोज 9 घंटे, 10 घंटे और 12 घंटे लेट आती थी । कल 5 घटे लेट आई इसलिए रेल प्रशासन को बहुत-बहुत धन्यवाद । मेरी जानकारी है, मैं सभी ट्रेन में तो चलता नहीं हूं, लेकिन अधिकतर रेलगाडियों का अनुभव है कि 90 प्रतिशत कम्बेबेस स्थिति यह है कि एक घंटा, दो घंटा, चार घंटा

दस घंटा लेट चलती हैं । इसमें तो आपको संसाधन जुटाने की जरूरत नहीं है, इसमें आपको बजटरी सपोर्ट की भी जरूरत हमको नहीं मालूम पडती और इसमें आप को बहुत कु करने की भी जरूरत नहीं है, इसमें तो थो आप सख्ती दिखला दें, थोडा सा कडाई कर दें तो ट्रेन समय से चलने ल है । मान्यवर, एक-एक मिनट क. ह महत्व होता है और कभी-कभी ट्रेन चार घंटे लेट हो जाती है तो उन लोगों की बहुत अपुर्णीय क्षति होती है जो रेल में यात्रा करते हैं । इसलिए मेरा अनुरोध है, रेल मंत्री जी तो चले गए, मैं नहीं जानता कि मेरी आवाज उन तक पहुंच पाएगी या नहीं, लेकिन यह श्रमजीवी एक्सप्रेस जिसका नम्बर 2401 है, वह कभी भी 8 घंटे, 10 घंटे लेट से कम पर नहीं चली । कल पहली बार मुझको लगता है कि यह 5 घंटे लेट आई थी ।

मान्यवर, हमारे देश में और सभी डैमोक्रेटिक देशों में यह परम्परा होती है और मर्यादा होती है कि पिछली सरकारें जो घोषणाएं करती है आने वाली सरकारें उन घोषणाओं का अनुपालन करती हैं उनको पूरा करती हैं लेकिन मुझे तकलीफ के साथ कहना पडता है कि पिछली सरकारों ने जो कुछ घोषणाएं की, चाहे वह बी० पी० सिंह की सरकार हों, चाहे चन्द्रशेखर की सरकार हों, उन सरकारों की सारी घोषणाओं को इस सरकार ने और वर्तमान रेल मंत्री जी ने नजरअंदाज कर दिया है। मैं दो एक उदाहरण इस सिलसिले में देना चाहता हूं । उत्तर प्रदेश में इटावा का रेलवे स्टेशन है और सारी महत्वपूर्ण ट्रेने उस स्टेशन से गुजरती हैं । वहां पर अडंर ग्राऊंड पुल बनाने के लिए पैदल पारपथ बनाने के लिए श्री जनेश्वर मिश्र जी, जो चन्द्रशेखर जी की सरकार में रेल मंत्री थे और अब इस सदन के सदस्य हैं, वह जाकर शिलान्यास करके आए थे घोषणा करके आए थे । इस सरकार ने उसको नजर अंदाज कर दिया है ।

महोदय, श्री राम गोपाल यादव जी, जो इस सदन के सदस्य हैं, वह इटावा के रहने वाले हैं । उन्होंने इसका विशेष उल्लेख किया था, इस सदन में । उस समय उत्तर प्रदेश में भारतीय जनता पार्टी की सरकार थी । रेल मंत्री जी की ओर से एक लिखित जवाब गया था कि प्रदेश सरकार इसमें सहयोग नहीं कर रही है , इसलिए उसको बनाने में हम असमर्थ हैं। मान्यवर, अब वह व्यवस्था बदल गई । सरकार भी बदल गई और अब वर्तमान उत्तर प्रदेश की सरकार ने रेल मंत्री जी से आग्रह किया है कि हमारा पूरा का पूरा सहयोग रहेगा, कृपा कर आप इसे बनवा दीजिए लेकिन आज भी वे इस ओर ध्यान नहीं दे रहें हैं। इसलिए मैं अनुरोध कर रहा हूं रेल मंत्री जी से कि कृपया इटावा का जो अंडरग्राऊंड रास्ता बनने वाला था, इस रास्ते को बनवा दीजिए प्राय: दुर्घनाएं हो रही हैं । मैं दो-तीन बातें और कहकर अपनी बात समाप्त करूंगा ।

उपाध्यक्ष (श्री मोहम्मद सलीम) : कृपया समाप्त कीजिए । आपका समय हो गया है ।

श्री संघ प्रिय गौतम : आपकी सूचना के लिए मैं बता दूं कि मैंने भी यह मसला विशेष उल्लेख के माध्यम से उठाया था

श्री ईश दत्त यादव : महोदय, मैं दो-तीन मिनट में अपनी बात समाप्त कर रहा हूं । एक और घोषणा की और मैं रेल मंत्री जी और रेल प्रशासन का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं । मान्यवर, पूरा सदन मेरी बात से सहमत होगा कि आर.पी. एफ. के लोग करीब 8–10 साल से मांग कर रहे हैं कि हमें एसोसिएशन बनाने की अनुमति दी जाए और जब श्री जनेश्वर मिश्र जी रेल मत्री थे तो उस समय कांग्रेस के लोगों ने और कुछ बड़े लोगों ने, उनमें कुछ आज मंत्री भी हो गए हैं, इन लोगों ने सदन के फर्श पर धरना दिया था कि रेल मंत्री जी आज ही घोषणा कर दें कि आर.पी. एफ. एसोसिएशन को मान्यता दे दी जाएगी और जब आपकी सरकार बन गई तो आर.पी.एफ. के लोग जो मांग कर रहें हैं, उसको आप नजरअंदाज करते जा रहे हैं ।

मेरी यह जानकारी है कि रेल मंत्री जी चाहते हें कि एसोसिशन को मान्यता दे दी जाए, गृह मंत्री भी चाहते हैं कि

एसोसिएशन को मान्यता दे दी जाए, प्रधान मंत्री कार्यालय भी चाहता है कि मान्यता दे दी जाए तो फिर रुकावट कहां से आ रही है ? मेरी यह जानकारी है कि रेल विभाग के कुछ बडे अधिकारी और गृह मंत्रालय के कुछ बड़े अधिकारी इस प्रयास में हैं कि इसको मान्यता न दी जाए । तो मुझे तो तरस आ रहा है इस सरकार पर कि सरकार रेल मंत्री, गृह मंत्री और प्रधान मंत्री की है या गृह मंत्रालय के अधिकारियों और रेल मंत्रालय के अधिकारियों की है ।

इसलिए मेरा विनम्र अनुरोध है कि अगर सदन में घोषणा हो गई और कांग्रेस पार्टी के लोगों ने भी इस मांग को उठाया था तो तुरंत आप इस बात की घोषणा कर दें कि आर.पी.एफ. को मान्यता दे दी जाएगी ।

मान्यवर, आप बतला रहे हैं कि मेरा समय समाप्त हो गया है लेकिन मैं एक निवेदन और करना चाहता हूं। एक जौनपुर रेलवे स्टेशन है, जब कभी मुझे ट्रेन पकड़नी होती है तो वहां जाना पड़ता है । वैसे तो मैं घुमकर ट्रेन पकड़ता हूं, हमारा कोई निश्चित रेलवे स्टेशन तो है नहीं । तो जौनपुर रेलवे स्टेशन केवल एक कमरे का रेलवे स्टेशन है ।

बंगाल की तरफ जाने वाली और पूरब की तरफ जाने वाली मुख्य ट्रेनें वहां से गुजरती है अमृतसर-हावड़ा है श्रीमजीवी जाती है दूसरी बहुत सी ट्रेने जाती हैं लेकिन एक कमरे का पूरा वहां पर रेलवे स्टेशन है । वेटिंग रूम वहां पर नहीं है । बहुत पुराना एक बरगद का पेड है और पैसेजर्स के लिए वहीं वेटिंग रूम बना हुआ है । जब बरसात होती है तो वहां पर कोई शेड नहीं है प्लेटफार्म के ऊपर । तो बरसात में भीगते हुए लोगों को ट्रेन में चढ़ना पडता है । इसलिए मेरा रेल मंत्री जी से निवेदन है कि वह इस को प्राथमिकता दें ।

एक और बात कहकर मैं अपनी बात समाप्त करना हूं । खान-पान की दुर्व्यस्था रेलवे में है ही । हम लोगों ने, लोक सभा के और राज्य सभा के माननीय सदस्यों ने बार बार आग्रह किया । मैं केवल यह अनुरोध करना चाहता हूं, रेल मंत्री जी नहीं हैं, आप उनकी जगह 'वाइटस नोट कर रहे हैं, मैं चाहता हूं कि आप किसी दिन ट्रेन में सफर करें और ट्रेन वाला खाना आप खा लें । पहले तो उसी दिन आप को मालूम हो जाएगा कि वह खाना कितना हानिकारक है, स्वास्थ्य के लिए नुकसानदायक है । इस लिए मेरा निवेदन है कि आप रेलवे के खान-पान की व्यवस्था में सुधार करें ।

आपकी आज्ञा से मैं अपनी बात समाप्त करता हूं । धन्यवाद ।

प्रो. आई. जी. सनदी (कर्नाटक): उपसभाध्यक्ष जी, आप ने मुझे समय दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। महोदया, हमारे यहां कहावत है —

मांगो तुम्हे दिया जाएगा,
खोजो तुम पाओगे,
खटखटाओं,
तुम्हारे लिए दरवाजा खुल जाएगा ।

अजमेर शरीफ के गरीबनवाज के लिए यह बात मेरे मन में हमेशा आती है । यही बात मैं जाफर शरीफ के लिए भी कहना चाहता हूं—

मांगों, तुम्हे दिया जाएगा,
खोजो तुम पाओगे,
खटखटाओं,
तुम्हारे लिए दरवाजा खुल जाएगा ।

सिर्फ एक राज्य वालों की बात नहीं है, पूरे देश में जितने भी राज्य हैं, जिन्होंने जो भी इस हाउस में मांगा तो सब के लिए हर चीज उसे मिल गई । यह सबसे बड़ी खुशी की बात है ।

श्रीमन्, आप देख रहे हैं कि केवल मनुष्य ही एक ऐसा प्राणी है, जो रोते हुए पैदा होता है, शिकायतें करते करते जीता है और निराशा में मर जाता है। लेकिन मैं निराशा रखने वाला आदमी नहीं हूं । मैं मुस्कराते हुऐ मांगूंगा । मेरी दो तीन मांगें हैं शरीफ साहब से। एक तो कर्नाटक के लोग सदियों तक मांगते रहे, लेकिन मांगने से उन्हें कुछ भी नहीं मिला आज यूनीगेज कंवर्शन

में बिन मांगे मोती मिल गये वैसे तो हम मिरज-बंगलौर मांग रहे थे, मिरज-बंगलौर का काम हो रहा है। उसके बाद हांसपेट-हुबली-गोवा की भी हमारी मांग थी। वह भी पूरी की गई। राजीव जी की बात मुझे याद है। यहां पर वह कहा करते थे कि पंचायत राज की स्थापना होने के बाद शहर और गांव दिल्ली की तरफ नहीं देखेंगे, शहर गांवों की तरफ देखेंगे। दिल्ली गांवों की ओर आएगा। इस बात की सार्थकता का परिचय परसों हुबली में ही माननीय रेल मंत्री जाफर शरीफ साहब ने दिया। जो रेलवे बोर्ड की बैठकें यहां दिल्ली में हुआ करती थीं, प्लानिंग दिल्ली में होती थी, वही रेलवे बोर्ड की मीटिंग हुबली धारवाड़ में होती है जहां से मैं आता हूं। वहां मीटिंग होती है और सब एम०पीज० को बुलाया जाता है और प्रमुख व्यक्तियों के साथ विचार-विमर्श करके आर्डर दे दिया जाता है, दिल्ली से आर्डर की प्रतीक्षा नहीं की जाती है। मैं सच बताता हूं कि रेलवे बोर्ड और साथ-ही-साथ रेलवे मंत्री जाफर शरीफ साहब की मैं तारीफ करता हूं।

श्री कैलाश नारायण सारंग (मध्य प्रदेश) : कर्नाटक पर मेहरबानी है... (व्यवधान)

प्रो० आर० जी० सनदी : सर, एक बात बताऊं? कर्नाटक जो इतने दिनों तक आधे दर्जन तक मंत्रियों को देने के बाद भी हमारे मंत्री इतने उदार थे कि उन्होंने कर्नाटक को छोड़कर पूरे देश के भागों के लिये काम किया। हमारी हालत चिराग तले अंधेरे की बात होगी। आज जाफर शरीफ साहब कर्नाटक के लिये भी कुछ काम कर रहे हैं। मैं समझता हूं, कि यह मानवोचित है, यह उनका धर्म है, किसी को भी उपेक्षित नजर में रख कर उन्होंने काम नहीं किया है। जो अन्याय हुआ था उसको सुधारने का काम किया है। मैं उनकी यहां पर प्रशंसा करना चाहता हूं।

इसके बाद मैं दो-तीन बातों की ओर मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। 19-8-93 को जाफर शरीफ साहब की अध्यक्षता में आयोजित संसद सदस्यों की अनौपचारिक सलाहकार समिति की बैठक में मैंने सौ साल पुराने हुबली रेलवे वर्कशाप के आधुनिकीकरण तथा पैरबूर और कपूरथला के अनरूप परिवर्तन की मांग की थी। उसका उत्तर भी मुझे मिला है। उसमें लिखा है— मीटर सवारी डिब्बों तथा माल डिब्बों के लिए वर्तमान हुबली कारखान को 37.32 करोड़ रूपये की अनुमानित लागत पर बड़ी लाइन आवधिक ओवर हालिंग कारखाने के रूप में परिवर्तन करने के प्रस्ताव को आरम्भिक कार्य निर्माण योजना में शामिल किया गया है। यह मामला रेलवे बोर्ड के विचाराधीन है।

वैसे आप देना तो बहुत चाहते है, छीनने के लिये कौन-कौन कहां-कहां से लगे हुए हैं उसकी मेरे पास रिपोर्ट भी है मैं उस पर प्रकाश डालना नहीं चाहता। लेकिन पूरी तरह से सेबोटाज करने की कोशिश चल रहीं है। तिरूपति को आगे बढ़ा देंगे तो क्या हो जायेगा, लालगोंडा को अगर बढ़ा देंगे तो क्या हो जायेगा यह बातें कहीं जाती हैं और यहां पर सौ साल पुराना रेलवे वर्कशाप जो कई एवार्ड लेकर हमारे सामने हैं उसकी भी उपेक्षा करने की कोशिश हो रही है। मेरा आप से अनरोध है कि इस वर्कशाप को री-मॉडल करने की आप कोशिश करिये।

मैं अन्त में यह बात कहना चाहता हूं जैसा कि हनुमनतप्पा जी ने कहा है और बहुत दिनों से हमारी मांग है कि कोंकण रेल तो बन गई उसके बाद बंगलौर तक रेलवे थोड़े ही दिनों में बनने वाली है। इन दोनों ट्रंक रूटों को नजदीक से जोड़ने वाली जो कड़ी है 120 किलोमीटर लम्बी हुबली-अंकोला कहिये, हुबली-कारवार कहिये, इसको आप कर सकते हैं। सौ साल से ज्यादा से इसके लिए हमारी मांग है। जब यहां पर सी-बोर्ड फाउंडेशन रखने के लिये राजीव जी आये थे उस वक्त उन्होंने कहा था इस पर हम कार्यक्रम चलायेंगे, कुछ

न कुछ इस ओर ध्यान देंगे । उन्होंने आश्वासन दिया था । आजकल जो हमारे प्रधान मंत्री हैं उस जमाने में वह रक्षा मंत्री थे, सी-बोर्ड फाउंडेशन के वक्त उन्होंने भी कहा था कि इसको बढ़ायेंगे । यहां पर हुबली-कारवार की काफी जरूरत है, इस ओर हम ध्यान देंगे । लास्ट ईयर जब शरीफ साहब आपने बजट पर भाषण दिया था आपने बताया था कि यह जो मामला है प्लानिंग कमीशन को गया हुआ है वहां से आते ही उस पर कार्यवाई की जायेगी । मैं आप से अनुरोध करता हूं इस पर आप जवाब देते समय कम से कम आठवीं योजना में न हो, नवीं योजना में ही सही हुबली कारवार को जोड़ने का संकल्प करने की घोषणा कर दे तो मैं आभारी हूंगा ।

अंत में मैं कहना चाहता हूं कि कोंकण रेलवे के बारे में हम दक्षिण भारत के बड़े सौभाग्यशाली हैं । कोंकण रेल की रचना, रेल इतिहास में एक चमत्कार है । अगर शरीफ साहब यहां होते तो मैं कहना चाह रहा था कि दोनों सदनों के सम्मानीय एम.पी. को वहां ले जाते, उसके दर्शन करवाते क्योंकि इतना इम्पोर्टेन्ट काम वहां पर हो रहा है । मैं चाहता हूं कि स्पेशल ट्रेन, या स्पेशल इंतजाम वहां ले जाने के लिए करते । महाराष्ट्र के रोहा से मंगलूर तक जो 760 किलोमीटर का रास्ता है जो सहयाद्री की श्रेणियों में से गुजरता हुआ जाता है । आप इसके दर्शन करवाते जो काम वहां पर चल रहा है, दो मीटर से लेकर 6–7 मीटर की टनल का भी, अघनाशिनी नदियों पर ब्रिज बना है, पुल बना है वह नजारा देखने लायक है । नेशनल हाईवे 17 के साथ अरबी समुद्र के साथ जाने वाला पूरा रास्ता है मैं समझता हूं आगे आने वाले दिनों में यह फारेन टूरिस्ट जो आयेंगे सिर्फ इसी रास्ते को देखने के लिए आवेंगे । इतना महत्वपूर्ण काम वहां पर हो रहा है । जो दूरी है कश्मीर से कन्याकुमारी तक की वह दूरी कम हो जायेगी । इतना अच्छा काम वहां पर हो रहा है। मैं समझता हूं इसके लिए पूरा देश रेलवे विभाग का खासतौर से शरीफ साहब का ऋणी रहेगा । जो आपने मुझे समय दिया उसके लिए मैं आपका आभार व्यक्त करते हुए अपनी बात समाप्त करता हूं ।

*श्री सतीश प्रधान (महाराष्ट्र) : अध्यक्ष महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का जो मौका दिया है, उसके लिए मैं आपका शुक्रगुजार हूं । रेल के बारे में बोलते वक्त में रेल द्वारा दी जाने वाली सुविधाओं के बारे में जरूर उल्लेख करना चाहिए । रेल द्वारा जो सुविधाएं उपलब्ध करायी गयी हैं, उसके संदर्भ में मैं मुंबई का उल्लेख करना चाहूंगा ।

मैं मुंबई क्षेत्र से आता हूं । इसलिए मैं मुंबई क्षेत्र से संबंधित मामलों का उल्लेख करना चाहता हूं ।

रेल द्वारा मुंबई क्षेत्र में लोकल गाड़िया चलायी जाती है साथ-साथ मुंबई से लंबी दूरी की गाड़ियां, या एक्सप्रेस गाड़ियां भी चलती हैं । इन सबके बारे में मैं कुछ सुझाव देना चाहता हूं । सबसे पहले मैं मुंबई में चलायी जा रही लोकल गाड़ियों के बारे में कुछ सुझाव देना चाहता हूं । मैं सेंट्रल रेल के अंतर्गत आने वाले ठाणे के क्षेत्र में रहता हूं । यहां से लाखों लोग मुंबई में अपने कारोबार के लिए प्रतिदिन मुंबई जाते हैं । कर्जत, ठाणे कल्याण और कसारा क्षेत्र से लाखों लोग प्रतिदिन चर्चगेट की तरफ जाते हैं । उसी तरह बोरिवली, अंधेरी, डहाणू और विरार के लोग बोरीबंदर की तरफ जाते हैं ।

ठाणे और कल्याण की ओर से चर्चगेट जाने वाले यात्रियों को दादर स्टेशन पर उतरना पड़ता है । दादर स्टेशन पर उतरकर यात्रियों को ओ० हर ब्रिज से पश्चिम रेल के प्लेटफार्म पर जाकर पश्चिम रेल की चर्चगेट की तरफ जाने वाली गाड़ी पकड़नी पड़ती है । इस भागदौड़ में यात्रियों का काफी समय बर्बाद हो जाता है ।

* मूल मराठी भाषण का हिन्दी अनुवाद ।

उसी तरह विरार, बोरिवली और अंधेरी की तरफ से बहुत से यात्रियों को प्रतिदिन बोरीबंदर तक जाना होता है। उनको भी पश्चिम रेल के दादर स्टेशन पर उतरना पड़ता है। वहां से ओहार ब्रिज पार करके मध्य रेल के दादर स्टेशन पर आना पड़ता है। उसके बाद वे बोरीबंदर के लिए दूसरी गाड़ी पकड़ते हैं। इसमें भी यात्रियों का काफी समय चला जाता है।

इसलिए कल्याण और ठाणे क्षेत्र से कुल गाड़ियां चर्चगेट तक और विरार, बोरिवली से कुछ गाड़ियां बोरीबंदर तक चलायी जानी चाहिए। यह सुविधा उपलब्ध कराने के लिए रेल विभाग को कोई बड़ी राशि खर्च करने की आवश्यकता नहीं है।

मध्य रेल का परेल स्टेशन और पश्चिम रेल का एलफिन्स्टन रोड स्टेशन बिलकुल एक दूसरे के साथ जुड़े हुए हैं। अगर वहां अच्छी तरह से सिग्नल सिस्टम उपलब्ध करायी तो कल्याण की ओर से आने वाली गाड़ी पश्चिम रेल के ट्रेक पर से जाकर चर्चगेट तक चलायी जा सकती है। उसी तरह बोरिवली की ओर से आने वाली गाड़ी बोरीबंदर तक चलायी जा सकती है।

इस अरेंजमेंट में रेल को कोई खास खर्च भी नहीं करना पड़ेगा और हजारों यात्रियों का समय बचाया जा सकेगा। मैं उम्मीद करता हूं कि रेल विभाग जरूर इस संदर्भ में तुरन्त कारवाई करेगा।

दूसरा सुझाव मैं चर्चगेट और बोरीबंदर स्टेशनों को जोड़ने के बारे में कहना चाहता हूं। इस योजना पर काफी खर्च आयेगा लेकिन इस योजना से मुंबई के यात्रियों को काफी लाभ होगा।

इस योजना के लिए जो लागत आयगी उसको किस तरह से उपलब्ध कराया जा सकता है उसके बारे में मैंने सरकार को पहले ही बताया है। उसी तरह बांद्रा से कुर्ला तक नयी रेल लाईन बनायी जानी चाहिए। यह दोनों रेल लाईन बनाने में मुंबई में रिंग रेल चलायी जा सकती है। उसी तरह ठाणे और बोरिवली स्टेशनों को भी जोड़ा जा सकता है।

सरकार ने कर्जत से पनवेल तक नयी रेल लाईन बनाने की बात सिद्धांत: मान ली है। इन दो स्टेशनों को जोड़े जाने के बाद पुणे की ओर से मुंबई आने वाली गाड़ियों के समय में दो घंटे की बचत होगी। दक्षिण भारत से मुंबई के लिए आने वाले यात्रियों को कल्याण हो कर मुंबई जाना पड़ता है। लेकिन कर्जत और पनवेल स्टेशनों को जोड़ने के बाद उन यात्रियों के समय में दो घंटे की बचत होगी।

यह रेल मार्ग बनने के बाद लोकल गाड़ियों के लिए भी एक नया मार्ग उपलब्ध होगा और बोरीबन्दर से कर्जत पनवेल होकर फिर बोरीबंदर तक रिंग रेलवे चलायी जा सकती है।

पनवेल से रसायनी, न्हावा शेवा, उरण को भी जोड़ा जा सकता है। मुंबई के बंदरगाह से न्हावा शेवा के बंदरगाह तक रेल सुविधा उपलब्ध करायी जा सकती है। मुंबई पोर्ट ट्रस्ट की रेल लाईनों का लाभ उठाने के बारे में सरकार को पहले ही कई सुझाव दिये गये हैं। मुंबई पोर्ट ट्रस्ट के अंतर्गत बोरीबंदर से वडाला रोड तक डबल ट्रक की व्यवस्था है। उस पर मुंबई पोर्ट ट्रस्ट की मालगाड़ियां चलती हैं।

सरकार इस रेल लाईन पर मुंबई पोर्ट ट्रस्ट के साथ समझौता करके यात्री लोकल गाड़ियां चला सकती है। इस रेल लाईन पर फास्ट ट्रेन्स चलायी जा सकती हैं। मुंबई पोर्ट ट्रस्ट की इस रेल लाईन को उपयोग में लाने से मुंबई के यात्रियों की एक बड़ी समस्या सुलझायी जा सकती है।

सेंट्रल रेल के हार्बर लाईन पर सिर्फ धीमी गति की गाड़ियां चलायी जाती हैं। मुंबई पोर्ट ट्रस्ट के रेल मार्ग से तेज गति वाली गाड़ियां चलायी जा

सकती हैं । मैं उम्मीद करता हूं कि सरकार इस सुझाव पर जरूर गौर करेगी ।

मुंबई में पश्चिम रेल की लोकल गाड़ियों में और मध्य रेल की लोकल गाड़ियों में महिलाओं के लिए अलग डिब्बों की व्यवस्था की गयी है । यह एक अच्छा कदम है लेकिन कई बार रेल गाड़ियों को स्टेशन के प्लेटफार्म से पहले ही रोका जाता है । महिलाओं को उतरने के लिए कुदी मारकर उतरना पड़ता है । इस स्थिति का सामना मुंबई में प्रतिदिन यात्रा करने वाली महिलाओं को बार-बार करना पड़ता है । महिलाओं के डिब्बे के साथ सीढ़ियों की व्यवस्था करने से इस समस्या को सुलझाया जा सकता है ।

कई बार स्टेशनों से पहले ही गाड़ी को रोक दिया जाता है । क्योंकि अगले स्टेशन पर जो गाड़ी खड़ी होती है उसको वापस आना होता है । ऐसे समय में गाड़ी के ड्राईवर को अगले साईड से पीछे आने में समय लगता है ।

मेरा इस दर्भसं में यह सुझाव है कि गाड़ी के दोनों ओर ड्राईवर होने से यह समस्या समाप्त हो जायगी । इस व्यवस्था से रेलवे को थोड़ा खर्च करना पड़ेगा लेकिन जो अव्यवस्था होती है उसको टाला जा सकेगा और गाड़ियों को प्लेट-फार्म से पहले रोकने की नौबत नहीं आयेगी ।

मेरा तीसरा सुझाव यह है कि रेल मार्ग के दोनों तरफ प्लेटफार्म होने चाहिए । दोनों तरफ प्लेटफार्म होने से यात्रियों को कम समय में चढ़ने या उतरने में सहूलियत होगी ।

इस समस्या के बारे में सरकार को तुरन्त कार्रवाई करनी चाहिए । जिससे बहुत सी समस्याएं समाप्त हो जायेगी । कुछ दिन पहले मैंने मुंबई क्षेत्र के रेल के जनरल मैनेजर से बातचीत की । बातचीत के दौरान उन्होंने बताया कि मुंबई रेल विभाग मुंबई महानगर पालिका से प्रतिदिन 40 लाख लीटर पानी लेता है । यह पीने का पानी होता है । मुंबई महानगर पालिका भविष्य में रेल और पानी की सप्लाई करने में असमर्थ है । क्योंकि मुंबई के पास पानी के जो भी स्रोत हैं उनसे और पानी की उम्मीद नहीं की जा सकती ।

इस परिस्थिति में रेल विभाग को दूसरे स्रोतों से पानी उपलब्ध कराना चाहिए । मेरा सुझाव इस संदर्भ में यह है कि मुंबई को चारों ओर सागर है । उसके पानी का लाभ उठाया जा सकता है

सागर के पानी का इस्तेमाल लेट्रीन साफ करने के लिए और डिब्बों की सफाई के लिए किया जा सकता है । बोअरिंग से या अन्य माध्यमों से इस पानी को उपलब्ध किया जा सकता है । यह व्यवस्था करने से रेल विभाग पीने के पानी को तीन चौथाई बचत कर सकता है । और इससे बचने वाले पैसे का अन्य कार्य के लिए इस्तेमाल किया जा सकता है ।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI MD. SALIM): Mr. Pradhan, you conclude now.

SHRI SATISH PRADHAN: I got two three important suggestions only.

मुंबई में लोकल रेल के स्टेशनों के पास पार्किंग की सुविधा उपलब्ध नहीं है । इस समस्या के बारे में यह जवाब दिया जाता है कि पार्किंग के लिए जगह उपलब्ध नहीं है । इस संदर्भ में मैं यह सुझाव देना चाहता हूं कि रेल स्टेशनों के प्लटेफार्म के ऊपर अगर स्लैब डाले गये तो बहुत जगह उपलब्ध हो जायगी ।

इस जगह का कर्मसियल इस्तेमाल भी किया जा सकता है । इससे उपलब्ध होने वाले पैसों से विकास के कई कार्य पूरे किये जा सकते हैं । पैसों के अभाव में जो भी कार्य रूके हुए हैं, वे सब पूरे होंगे ।

इसलिए सरकार ने रेल की जगह का कर्मसियल बेसिस पर इस्तेमाल करना चाहिए । जिससे मुंबई के लोकल ट्रेन्स के विकास में आने वाली बाधाएं दूर की जा सकेगी ।

मुंबई और दिल्ली के दरम्यान चलने वाली एक्सप्रैस गाड़ियों के रिजर्वेशन के बारे में कुछ सुझाव देने हैं । मुंबई से दिल्ली आने वाले लोग मुंबई से ही रिटर्न जर्नी का रिजर्वेशन करते हैं । उनको

मुंबई से दिल्ली का टिकट कन्फर्म मिलता है लेकिन दिल्ली से मुंबई तक का टिकट वेटिंग का मिलता है । उनको उम्मीद होती है कि उनका टिकट कन्फर्म हो जायेगा ।

यहां आने के बाद वे सांसदों से भी चिट्ठियां लिखवाते हैं । लेकिन फिर भी उनका टिकट कन्फर्म नहीं होता । कई बार यह भी देखा गया है कि परिवार के एक सदस्य का टिकट कन्फर्म हो जाता है और दूसरे का नहीं होता ।

मैं मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि वे इस परेशानी का समाधान जरूर ढूंढें । और दूर से आये हुए लोगों को परेशानी से बचाएं । कई बार यह पाया गया है कि गाड़ियां, रेल, ट्रक पर कई घंटे खड़ी रहती है । उसके कई कारण भी हो सकते हैं, कोई तकनीकी खराबी भी हो सकती है । ऐसी स्थिति में हर गाड़ी में वायरलेस सिस्टम होनी चाहिए । वायरलेस सिस्टम होने से रेलगाड़ी का ड्राईवर नजदीकी रेल स्टेशन से संपर्क कर सकता है । अगर उसको किसी सहायता की आवश्यकता हो तो वह पूरी की जा सकती है । साथ साथ अगले स्टेशन पर खड़े यात्रियों को भी सूचित किया जा सकता है कि गाड़ी क्यों लेट हो रही है और वह कब आयेगी ।

आपातकालीन स्थिति में इस व्यवस्था का काफी लाभ होगा और समय पर सहायता पहुंचायी जा सकेगी ।

दूसरा सुझाव इस संदर्भ में यह कि हर गाड़ी में अनाउंसमेंट की व्यवस्था होनी चाहिए । किसी वजह से गाड़ी रास्ते में रोकी गई तो यात्रियों को सूचित किया जा सकता है कि गाड़ी क्यों रोकी गई है और कब तक गाड़ी वहां खड़ी रहेगी ।

राजधानी एक्सप्रेस गाड़ी में यह सुविधा उपलब्ध है । मैं सरकार से अनुरोध करूंगा कि यह सुविधा हर गाड़ी में उपलब्ध करायी जाये । जिससे यात्रियों को जो अनिश्चितत की स्थिति का सामना करना पड़ता यह टाला जा सकेगा ।

कल ही हमने जो मेन रेलवे क्रॉसिंग के बारे में चर्चा की है । देश में ऐसे 18,000 रेलवे क्रासिंग है । वहां कर्मचारियों की नियुक्ति की आवश्यकता है । रेल मंत्री महोदय ने इस मामले में जो आर्थिक कारण बताया है और असमर्थता व्यक्त की है । मैं इस संदर्भ में एक सुझाव देना चाहता हू कि प्रत्येक रेलवे क्रासिंग पर इलेक्ट्रानिक सिस्टम होनी चाहिए जो आने वाली गाड़ियों की जानकारी देगा और आटोमेटिक लोकिंग की व्यवस्था करेगा । इससे हर वर्ष देश में होने वाली दुर्घटनाएं टाली जा सकेगी ।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI MD. SALIM): Mr. Pradhan, you conclude now.

SHRI SATISH PRADHAN : I am concluding now.

कोंकण रेल के बारे में मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूं । साथ-साथ वहां कार्यरत इंजीनियरों को भी बधाई देना चाहता हू । यह हमारे देश में एक ऐतिहासिक रेल परियोजना है ।

कसारा से इंगतपुरी तक और कर्जत से लोनावाला तक का जो रेल मार्ग है उसमें सुधार करना चाहिए । जिससे समय की बचत होगी । मेरा दूसरा सुझाव यह है कि दौंड से बारामती का रेल मार्ग आगे बढ़ाकर खोनंद होकर सतारा तक बढ़ाना चाहिए । यह रेल मार्ग बनाने से गोवा से दिल्ली या उत्तरी कर्नाटक से दिल्ली आने वाली गाड़ियां चार घंटे पहले दिल्ली आ पायेगी । मैं सरकार से अनुरोध करूंगा कि यथाशीघ्र इस रेलमार्ग का कार्य पूरा किया जाए ।

रेल विभाग खेलकूद को काफी प्रोत्साहन देता है । लेकिन रेल विभाग अपने ही कर्मचारियों को यह सुविधा नहीं देता । मेरा अनुरोध है कि भविष्य में रेल विभाग अपने कर्मचारियों के लिए कोचिंग सेंटर्स खोले । जिससे रेल के कर्मचारी खेल कूद में भाग ले सकें ।

अलग-अलग प्रकार के खेलों की कोचिंग शुरू करनी चाहिए । जिससे रेल कर्मचारियों के प्रतिभा का विकास होगा ।

अध्यक्ष महोदय आपने मुझे जो समय दिया उसके लिए मैं फिर एक बार आपका

आभार व्यक्त करता हूं और अपना भाषण समाप्त करता हूं ।

3.00 P. M.

श्री मोहिन्द्र सिंह कल्याण (पंजाब) : माननीय वाइस चेयरमैन साहब, मैं आपका बहुत शुक्रगुजार हूं कि मेरा नाम इसके पहले भी बोला गया था लेकिन मैं हाजिर नहीं था और आपने दोबारा मुझे अपना कीमती वक्त दिया ।

[उपसभाध्यक्ष (सैयद सिब्ते रजी) पीठासीन हुए ।]

सब से पहले तो जो पहले मैं पिछले बजट सैशन में भी पंजाब के बारे में माननीय मिनिस्टर साहब से बोला था कि हमारे पंजाब में स्पीडी ट्रेनें होनी चाहिए, इलैक्ट्रिफाइड ट्रेनें होनी चाहिए, लेकिन काफी अर्से के बाद जैसे किसी ने कहा है कि "बड़ी मुद्दत के बाद दिल की बेकरारी को करार आया" तो आज पता चला है कि हमारे जाफर शरीफ साहब ने, जो हमारे पिछले बजट पर मैंने बोला था कि हमारे दिल्ली से अमृतसर के लिए शताब्दी चलनी चाहिए और वह आज बात मानी गई है । मैं जाफर शरीफ साहब को अपने दिल की निचली तह से, सच्चे दिल से उनको मुबारकबाद देता हूं कि उन्होंने यह हमारे पंजाब की पुकार सुनी है । लेकिन यह शताब्दी चलाने की डेट नहीं बताई कि कब चलायेंगे । मैं उनसे यह प्रार्थना करूंगा कि यह डेट भी दे दें ताकि पंजाब के लोगों की जो बहुत देर से लगी हुई आस थी वह पूरी हो जाए ।

अगली बात, मेरी आपसे यह दरख्वास्त है कि गाड़ियों में देखा जाता है इतना रश हो गया है कि लोग गाड़ियों के डिब्बों पर सफर करते हैं और इतना सफोकेशन होता है कि बाहर खड़े लोग भी गाड़ी पर सफर करते चले जाते हैं । बहुत सी ऐसी मौतें भी हुई हैं कि ऊपर बैठे लोग गिर पड़ते हैं और डिब्बे के हैंडल को पकड़े हुए भी लोगों के धक्के लगने से लोग नीचे गिर पड़े हैं । मेरी मंत्री साहब से यह दरख्वास्त है कि जो हमारे कपूरथला फैक्टरी लगी हुई है वह लगभग 11 हजार 15 डिब्बे सलाना तैयार करती है और उसके बाद मद्रास में जो फैक्टरी लगी हुई है वह लगभग 10 हजार 23 डिब्बे तैयार करती हैं । तो 1984-85 से 1992-93 तक ये डिब्बे वही काम करते चले आ रहे हैं और उसमें थोड़ी सी जो डिब्बों में बढ़ोत्तरी हुई है वह 2505 तक हुई जबकि आबादी इससे बहुत ज्यादा बढ़ गई है । अगर मद्रास और कपूरथला फैक्टरी को ज्यादा फाइनांस दिया जाए उनकी माली हालत अच्छी की जाए और उन कर्मचारियों को डिब्बे ज्यादा बनाने के लिए हुकम दिया जाए तो अच्छा होगा । यह हो रही मौतें, ये इतने खचाखच डिब्बे जो भरे होते हैं उसमें और डिब्बे लगाए जाएं तो लोगों के लिए सफर करना और आसान हो जाएगा, यह मेरी मंत्री जी से दरख्वास्त है । मुमकिन है कि यह हो जाएगा ।

तीसरी बात यह है कि 1984 और 85 में जो सफाई कर्मचारी हैं और दूसरे मिला कर 16 लाख 30 हजार के लगभग मुलाजिम थे और 1992-93 में 16 लाख 49 हजार के लगभग मुलाजिम हैं तो उसमें कुछ बढ़ोत्तरी नहीं हुई और इसमें भी जबकि पंजाब बहुत देर से 12 साल लगातार एक आग के शोलों में खेलता रहा है, फैक्ट्रियां बर्बाद हो गई हैं, बड़े-बड़े कारोबार ऐसे ही तबाह हो गए हैं, नौजवान बेरोजगार होता हुआ दूसरी तरफ बढ़ता चला गया, तो मेरी रेलवे मंत्री से दरख्वास्त है कि जो मुलाजिमात पर उन्होंने बैन लगा रखा है उसको खोला जाए ।

उसको खोला जाए ताकि पंजाब के नौजवान उसमें जा सकें । अब पंजाब में अमन और शांति है । सरदार बेअंत सिंह जैसे चीफ मिनिस्टर हैं, जिन्होंने अपने सर पर कफन बांधकर, जान हथेली पर रखकर पंजाब को शांति और अमन में लाया है । अब नौजवानों के लिए रोजगार चाहिएं ताकि नौजवान अपने कारोबार में लग जाएं और पंजाब की खुशहाली, देश की खुशहाली के लिए उनकी तबज्जोह बनी रहे । इसलिए जो मुलाजमात के लिए बैन लगा हुआ है उस बैन को खोल देना चाहिए और नौजवानों को रोजगार में लेना चाहिए ताकि वह अपना काम करके अपना पेट भर सकें ।

अगली बात मैं यह कहने वाला हूं कि शेड्यूल्ड कास्ट और शेड्यूल्ड ट्राइब्ज के जो लोग हैं, उनके लिए साढ़े 22 प्रतिशत मुलाजमात में जगह है । जो सफाई कर्मचारी हैं, वह आपके टोटल 58,000 के करीब हैं । मुझे ऐसा मालूम हुआ है कि इन में 12,000

लोग जो हैं, नोन शेड्यूल्ड कास्ट इसमें चले गये हैं । अब जो नोन शेड्यूल्ड कास्ट इसमें भरती हो गए हैं सफाई करने के लिए, वह सफाई करते नहीं । नाम की उनकी नौकरी होती है, सफाई करने के लिए डिब्बों में जाते नहीं, टायलेट साफ नहीं करते, डिब्बों में सफाई नहीं करते और कुछ समय बाद अपनी एप्रोच लगाकर वह अपनी केटेगरी बदल कर दूसरी जगह चले जाते हैं, अच्छी जगह पर चले जाते हैं। मेरी आपसे दरख्वास्त है, आनरेबिल मिनिस्टर साहब, कि इनकी छानबीन की जानी चाहिए, कि जो लोग नोन-शेड्यूल्ड कास्ट इसमें सफाई कर्मचारी के नाते एण्ट्री लेकर गए, उनमें कितने लोगों ने इससे बाहर अपनी एण्ट्री निकाली है, दूसरी जगह पर चले गए हैं ? आपको उनकी रोकथाम करनी चाहिए ।

वाइस चेयरमैन साहब, मुझे पता है कि आनरेबिल मिनिस्टर साहब के दिल में बड़ी तड़प है गरीबों के लिए, कारोबारी आदमी के लिए, जो हमारे हौजरी के विजनेसमेन हैं उनके लिए और यह मन स चाहते हैं कि हमारे पंजाब के हमारे हिंदुस्तान के विजनेसमेन को आने जाने में तकलीफ न हो और उनका माल इधर उधर जाने के लिए अच्छा काम हो जाए। मैंने पहले भी आपसे अर्ज किया था, मिनिस्टर साहब, कि लुधियाना एक बहुत बड़ा शहर है, जिसका क्षेत्र 14–14, 15 किलोमीटर के नजदीक है। हमारे लुधियाना शहर में हौज री का, साइकल का, अनाज का और टैक्सटाइल का बहुत बड़ा काम है। यहां पर व्यापारी बहुत तंग हैं और उनकी कण्टेनर की मांग है। लुधियाना एक ऐसा शहर है, जिस शहर में जगह आपको मिल जाएगी, जिस शहर में आपको हर सहूलियत मिल जाएगी, वहां एक एक्सपोर्ट कंटेनर रहा, लेकिन वह अच्छी तरह से काम नहीं कर पाया और इसलिए मैं समझता हूं कि अगर कंटेनर सुविधा वहां के लिए देंगे तो पंजाब आपका ऋणी होगा। मुझे पूर्ण उम्मीद है कि आप हमारे पंजाब की समस्याओं की तरफ जरूर ध्यान देंगे ताकि पंजाब मजबूत होकर आगे बढ़े।

मेरी आपसे यह भी दरख्वास्त है, आप जानते हैं, सारे हिंदुस्तान में ही नहीं, दुनिया में लुधियाना का नाम है। लुधियाना का हौजरी का माल रूस जैसे देश में भी जाता रहा। तो यहां पर एक यात्री भवन बनना चाहिए क्योंकि यात्री भवन होने से यह होगा कि यहां पर जो व्यापारी बाहर से आएगा वह आराम से वहां रूक सकेगा, काम कर सकेगा और उसमें टेलीफोन फेसिलिटी भी होनी चाहिए, खाने पीने का इंतजाम होना चाहिए। पैसे खर्च करने से किसी को गुरेज नहीं है, लेकिन अच्छी सहूलियत चाहिए। यह सहूलियत देने से हमारे रेलवे को भी काफी ज्यादा फायदा होगा और जो कारोबारी आदमी बाहर से, बंबई से आते हैं. . .और जो कारोबारी आदमी हैं, जो बम्बई से आते हैं और जो दूर से आने वाले और कारोबारी आदमी हैं, उनको होटलों में जाकर धक्के नहीं खाने पड़ेंगे और होटलों में जो उनका कीमती सामान, कई होटल वाले ऐसे भी हैं जो उनका रुपया लूट लेते हैं, कई बार उनको चोरियों का सामना करना पड़ा है, तो अगर रेल यात्री निवास बन जाए तो उससे रेलवे को और यात्रियों को बड़ा फायदा होगा। यह मेरी आपसे प्रार्थना है।

हमारा पंजाब डिस्टर्ब रहा है और कई साल डिस्टर्ब रहा है। कई ऐसे वाक्यात हुए हैं जिनकी बजह से आपने पंजाब में चल रही लगभग 12 गाड़ियां बंद कर दी थीं। आपने अच्छा किया, उस वक्त के हालात ऐसे थे कि आपने उनको बंद कर दिया और लोगों की सेफ्टी के लिए काम किया, लोगों को बचाने के लिए यह काम किया और रेल को सेफ करने के लिए यह किया। यह आपका एक ऐसा काम था जो हमारे लिए, लोगों के लिए और सबके लिए ठीक था। मैं आपको कहना चाहता हूं कि आप भी देख रहे हैं कि किस तरह से वहां अब अमन और शांति चल रही है। कुछ साल पहले तक पंजाब में कोई शादी नहीं कर सकता था, पंजाब में कोई खेल या टूर्नामेंट नहीं हो सकता था और घर में बैठकर कोई अपना

टी०वी० नहीं लगा सकता था, जलूस और जलसे तो एक तरफ रहे, पांच-छः आदमी आपस में बैठकर बात नहीं कर सकते थे। अब इतनी बड़ी लहर जो वहां अमन और शांति की आई है, गांधी जी की और नेहरू जी के जो पूरने थे, उनकी जो लाइनें थीं, वह सब बेअंत सिंह जी ने पूरी कीं और वह अमन और शांति लाए। तो अब आप कृपा करके जो हमारी 12 रेलें पहले बंद की गई थीं, मैं आपको बड़े अदब से, सत्कार से, आपको पेश कर रहा हूं, आप हरी झंडी देकर उन 12 ट्रेनों को चालू करा दें तो पंजाब आपका बहुत आभारी होगा। मुझे उम्मीद है कि जो हमारी पुरानी दरख्वास्त है, आप हमारी दरख्वास्त मानते हैं लेकिन आहिस्ता-आहिस्ता मानते चले जाएंगे, यह मुझे उम्मीद है और हमारा भरोसा आप पर बढ़ता चला जा रहा है।

एक और हमारी आपसे दरख्वास्त थी कि लुधियाना से चंडीगढ़ के लिए रेलवे लाइन जो है, उसको आप शुरू करा दें क्योंकि उसका बहुत बार सर्वे हुआ है। 1953 में सर्वे हुआ, 1973 में सर्वे हुआ, अब आपने पिछले बजट में 1993 में उसका सर्वे कराया था और अब 1994 आ गया है। तो मैं आपसे बड़े अदब से दरख्वास्त करना चाहूंगा कि यह हमारी एक पुरानी दरख्वास्त है और जो हमारे चीफ मिनिस्टर हैं, उनकी भी तमन्ना है, तो उनकी यह बात मान लीजिए। ऐसा करके हमेशा पंजाब आपकी यादों से खुश रहेगा और पंजाब हमेशा आपको अपनी आंखों पर बैठाएगा और आपको पलकों के नीचे लगाएगा।

इतना कहकर मैं आपको मुबारकबाद देता हूं कि आपने 1994 में पंजाब की तरफ तवज्जो दी है। खुदा करे आपकी लम्बी उम्र हो और आप मजबूती से काम करें और लोगों की हिफाजत के लिए आप इसी तरह से, दह विश्वास से काम करते रहें। यही कहकर मैं अपनी बात समाप्त करता हूं। जय हिन्द।

THE VICE-CHAIRMAN (SYED SIBTEY RAZI): Shri V. Gopalsamy Absent. Shri Bhadreswar Gohain.

SHRI BHADRESWAR GOHAIN (Assam): Mr. Vice-Chairman, Sir, I am the lone Member in the House from the AGP. As a person belonging to a regional party, I will look at the Budget from the angle of my region, the North-East. I would like to speak in Assamese.

THE VICE-CHAIRMAN (SYED SIBTEY RAZI): I would request you to conclude within 10 minutes.

SHRI BHADRESWAR GOHAIN: Ten minutes is too much for me.

*Sir, this is the fourth Budget presented by the present Railway Minister. On the earlier occasions also we had taken part in the discussion on the Railway Budget and not only myself but also many hon. Members had said that this was not an all-India Budget. This is a Southern Budget and it is a completely anti-North-Eastern Budget. Last year also I had spoken on these lines. This year, you have presented this Budget with a slight modification, to please the southerners and not the North-Eastern people. Again, I will call this an anti-North-Eastern Budget. (*Interruptions*) I will come to that point.

Sir, The Railway line of the North Frontier Railways...I will come there I will come to that pointe .The long line of the North-East Frontier Railways running through Assam was laid ages back during the time of the British. And they set this line to transport coal, tea and oil etc out of Assam. Except Guwahati, the entire line has not touched any other major towns in the State. It is crossing through mostly uninhabited areas. Since then we have been demanding that major towns like Nagaon, Golaghat, Jorhat, Sibsagar, Maran etc. should be connected by a new railway line. Unfortunatcly the Central Government has not paid any heed to this demand. Now the Hon'ble Mini-

*English translation of the original speech delivered in Assamese.

ster has indicated that the Guwahati-Lumding broad-gauge line has been started. That is true. But I do not know what has prompted the Central Government suddenly. Last year the work on broad-gauge line from Guwahati to Lumding was set on a war-footing. In the last two months a train has been running on this track. But the original plan was upto Dibrugarh. Yet, it is stopped suddenly at Lumding. And now the point is, why it was not constructed upto Dibrugarh but stopped at Lumding? We the people of Assam, has been demanding broad-gauge line since 1951-since the time of Pandit Nehru,. Although this demand is taken notice of recently, why is it stopped at Lumding? There must be some conspiracy in this. Becasuse, Lumding in Assam has a concentration of non-Assamese people. From this station one can go to other places. It is not a place where Assamese people are in majority. We apprehand communal disturbance when we alight from the train at Lumding to change into a train on a metre gauge line.....

श्री नरेश यादव : कुछ अनुवाद हो रहा है। ... **(व्यवधान)**

श्री संघ प्रिय गौतम : कुछ समझ नहीं आ रहा है। ... **(व्यवधान)**

श्री शिवचरण सिंह : इंटरप्रिटेशन सुनाई नहीं दे रहा है .... **(व्यवधान)**

श्री मोहम्मद सलीम : अनुवाद तो आना चाहिए... **(व्यवधान)**

श्री शारदा महन्ती : इंटरप्रिटेशन हो... **(व्यवधान)**

THE VICE-CHAIRMAN (SYED SIBTEY RAZI): I will ask the Secretariat to check up why the simultaneous interpretation is not being done. (*Interruptions*) We will check up why the interpretation is not being done simultaneously. Till the time the matter is examined, I will request the Member to speak in English.

*SHRI BHADRESWAR GOHAIN (Assam): Then there is no point in my speaking.

*MR. TARA CHARAN MAJUNDAR (Assam): That means it is all pointless. Your efforts have gone in vain.

SHRI BHADRESWAR GOHAIN : Originally the gauge conversion was to be done from Guwahati to Dibrugarh. But it has been done from Guwahati to Lumding only. Nothing has been done in the second phase and no allocation has been made in the Budget for this purpose. We foresee that some conspiracy is going on against the North-East. This is not our main line. (*Interruptions*) Mr. Minister. You kindly clarify all these points in your reply. But don't interrupt while I am speaking. We foresee a conspiracy on the part of Delhi. Then, I will come to another long pending demand of the construction of Bogibil bridge at Dibrugarh across the river Brahamaputra. You might have heard about the Bogibil bridge. If it is completed, it would not only benefit the people of Assam but the people of Arunachal also. After the construction of this bridge, the entire area would be benefited. But our demand has neither been met by the Ministry of Railways nor by the Ministry of Surface Transport. The Northern Railway passes through the uninhabited areas and does not touch the major towns of Assam. We are demanding that a new line covering all the towns of Southern Assam should be constructed. The Dibrugarh railway line would benefit us. So, I have a demand to the Railway Minister that he should clear the Dibrugarh railway line.

Another point is that many branch lines, i.e., Mariani-Jorhat, Simaluguri-Moranhat, are likely to be abolished. One line, i.e. Chaparmukh-Silghat branch line has already been abolished despite protest from the

*Translated from Assamese.

local people. The authorities have already shifted the headquarters. This kind of an attitude on the part of the Railway Ministry should be stopped. There should not be any abolition of the branch lines. We are demanding expansion of the railway network. But you are abolishing the lines. You are not giving us permission at all. There is a miserable situation in Assam. We are having floods three times in a year. Many of the roads are submerged in floods. So, we are demanding the expansion of the railway lines. But you are abolishing the lines. This kind of an attitude of the Central Government should be given up.

Another long-standing demand from Assam is for a Divisional Railway Headquarters at Rangiya. Today also some MLAs from Assam are staging a *dharna* at the Jantar Mantar complex demanding a Divisonal Railway Headquarters among other things. Since 1968 this agitation is going on. The Railway Ministry has straightaway rejected the demand. They say there is no question of a Railway Division there. I see there another conspiracy because if the Divisional Railway Headquarters happens to be in Rangiya, then much of the employment will go to the local people. Presently it is headquartered outside Assam. Even the peon, sepoys and safai karmacharis are appointed from outside the State. This demand is also being rejected by the Railway authorities. So I would request the Minister that this demand should be conceded.

The next point is the introduction of a Rajdhani Express to Guwahati which was announced in the Railway Budget speach this year. It was an occasion for jubilation for the people of Assam and the North-East. This is, of course, a weekly Rajdhani Express to and from Guwahati. But till today it was not introduced. Why are you hesitating to introduce this Rajdhani Express You have introduced a Rajdhani Express to Bubhaneswar I think it was only to please Mr. Lenka who retired on 2nd of April. Last week you have introduced a Shatabdi Express to Ahmedabad. Why are you neglecting us? We understand that this is not a proper Rajdhani Express. I am told that there has been no food facility. It would take more than 30 hours. What kind of a train it is! We are trying to prove that we are like any other Indians. But it is hurting my heart. We are like you and others. Why are you not introducing it? You have to introduce it as quickly as possible. Some hanky-panky is going on in Delhi as to through which line it should run, how many stops it should have, etc. Why is it that there is a delay? Sir, I have got a few more points to make. Please give me one minute.

Sir, Guwahati is the premier city of the north-east. But Guwahati Railway Station is presently one of the largest cities having a large number of open latrines, may be, the largest in the whole of Asia. One cannot enter the Railway Station complex unless one covers ones mouth with a handkerchief. Please do something about it. In these unhygienic conditions one cannot enter the Railway Station complex.

Sir, in district Jorhat at Moriani Railway Station, railway employees are selling illicit liquor to the commuters at the platform. Whenever a train stops there, they would enter into the compartments with bottles in hand. I would like to know what the railway officers and the security peop'e are doing there. They just gherao the entire train and sell illicit liquor. It should be stopped.

Sir, I would urge upon the Railway Minister to clear the Bogibil bridge at Dibrugarh across the Brahmaputra.

I would also urge upon the Minister to start gauge conversion from Lumding to Dibrugarh without any further delay.

I would also request the Minister to establish a Zonal Training School

at Guwahati. Sir, there should also be a Divisional Headquarters in Rangia.

Lastly, I would request the Railway Minister to establish a rail coach factory at New Bongaigaon.

I urge upon the Minister to consider these demands. If these demands are fulfilled, I will be very happy. Thank you.

श्री मोहम्मद मसूद खान (उत्तर प्रदेश) : मोहतरम वाइस चेयरमेन साहब, आमो दरख्त के वसायल इस मुल्क की तरक्की के वास्ते बहुत बढ़िया जरिया है चाहे वह रोड का जरिया हो चाहे वह ट्रेन का जरिया हो। एक फिलासफर ने यह भी कहा है कि कल्चर भी जाता है तो इन दोनों के रास्ते जाता है। जहां ट्रेन न हो, रोड न हो, जहां रेलवे लाइन न हो वहां के लोग कितनी गुरबत में रहते हैं, कितनी बेकसी और बेकारी की जिन्दगी गुजारते हैं, इसका अंदाजा करना बड़ा मुश्किल है। यकसा रेलवे लाइन न होने से हम लोग यहां से जाते हैं, शाहगंज या बनारस या गोरखपुर तब जाकर सौ किलोमीटर और 60 किलोमीटर मीटर गेज की वजह से जितना टाइम यहां से नहीं लगता उससे ज्यादा टाइम वहां लग जाता है। हमारे आजमगढ़ के साथ कितनी बेतवज्जही हुई है, मैं अंदाजा नहीं कर सकता। आजमगढ़ के मुताल्लिक वहां के एक शायर के चंद शेर मैं पढ़ना चाहता हूं

जिला अपना वतन खोही में मशहूरे जमाना है,

यहां का जर्रा जर्रा जोशे कौमी का फसाना है.

यहा सब के लबो पर मोहब्बत का तराना है,

ये शिबली का वतन है बौधजी का आसताना है,

ये खित्ता सबसे पहले देश पर कुरबान होता है,

यहां का नौजहां बिग्रेडियर उसमान होता है।

इस खिते तै आजमगढ़ पै नगर फैशन तजल्ली है मकसर

जो जर्रा यहां से उठता है वह नय्यरे आजम होता है।

ऐसे जिले को बेतवज्जही का शिकार बनाना और लोगों के मन और ख्वाहिश को नजर अंदाज करना मैं समझता हूं कि बहुत ज्यादती है। वहां एम०पीज की तादाद इतनी है जो पूरे हरियाणा स्टेट के एम०पीज की तादाद है उसके बराबर है। पिछले साल लोक सभा के मेम्बर, एक्स मेम्बर के कहने पर हमारे मंत्री आजमगढ़ गये शिलान्यास करने के वास्ते। बड़ी खुशी हुई लोगों को और शाहगंज में इतना इस्तकबाल हुआ जिसकी कश हद नहीं। पता यह चला कि जो शिलान्यास का पत्थर वहां रखा गया था वापसी के बाद वह भी वापस चला गया। सब को एतबार रहा हो लेकिन मुझ को इतबार नहीं था। इस वास्ते कि मुझे गालिब का एक शेर याद आ रहा है—तेरे वादे पर जिये तो यह जान छूट जाना, खुशी से मर न जाते अगर एतबार होता।

अगर आपकी बातों पर एतबार होता तो खुशी से मर जाते। मैं यह कहना चाहता हूं अब एक ख्वाहिश रह गई है मंत्री जी के मंत्रित्व काल में अगर पूरी हो जाए तो अच्छा है। हमारे राज्य सभा के पीरियड के अंदर एक दिन ऐसा आ जाए कि ट्रेन में यहां से बैठकर सीधा आजमगढ़ जाकर उतरें। बस यही एक ख्वाहिश रह गई है। यह हम सब एम० पी. लोग कहते रह गये। एम०एल०ए० कहते रहे गये। हमारे रामनरेश यादव जी चीफ मिनिस्टर रह चुके हैं कहते

कहते राज्य सभा का काल भी खत्म कर गये। यही नहीं आजमगढ़ से बम्बई, कलकत्ता या दिल्ली आने के वास्ते या तो हम लोगों को शाहगंज जाना पड़ता है या बनारस जौनपुर सिटी जाना पड़ता है। मऊ से तो कुछ गाड़िया चलने लगी हैं। अभी माननीय सदस्य हैं नहीं, वह कह रहे थे कि मऊ से इतनी रफ्तार से, तेजी से गाड़ी चलवाने वाले हैं जो शाहगंज में न रूक कर सीधे दिल्ली आकर रूकेगी। सबसे बड़ी बदकिस्मती यह है कि कोई कोटा आजमगढ़ का नहीं है। चंद गाड़ियों में है। कई मर्तबा इस ओर ध्यान दिलाया गया। जब तक आप कन्वर्जन नहीं करते तब तक कम से कम इन स्टेशनों पर कोटा आजमगढ़ का रख दीजिए ताकि हम लोग जब आयें तो टेलीफोन कराकर अपना रिजर्वेशन करा सकें और दूसरे लोग आये तो वे भी अपना रिजर्वेशन करा सकें। उसके बाद नई दिल्ली, पुरानी दिल्ली, कलकत्ता या बम्बई चले जायें। यही नहीं शाहगंज से दो ट्रेन इस तरह मे हैं दिल्ली के वास्ते। चार दिन एक ट्रेन चलती है और तीन दिन दूसरी ट्रेन चलती है। मगर इन दोनों में से कोई नई दिल्ली नहीं आती, पुरानी दिल्ली ही आती हैं। पहले सरयु यमुना नई दिल्ली आती थी लेकिन अब वह भी पुरानी दिल्ली जाती है। नई दिल्ली आने के लिए वहां से कोई ट्रेन नहीं है और पुरानी दिल्ली से अगर टेक्सी लेते हैं तो वे जो हम लोगों को परेशान करते हैं वह तो हम जानते ही हैं लेकिन दूसरे लोग कितने परेशान होते होंगे इसका अंदाजा नहीं लगाया जा सकता। मैं इस सिलसिले में मंत्री जी से यह कहना चाहूंगा कि अगर जब तक कन्वर्जन बड़ी लाईन में नहीं होता तो आप शाहगंज से नई दिल्ली के वास्ते एक ट्रेन कर दें उसमें कुछ बर्थ, कोटा आजमगढ़ का कर दें। शाहगंज की पोजिशन यह है कि हम लोग आते हैं शाहगंज में प्लेट फार्म पर तो उसकी क्या हालत है आप अंदाजा नहीं लगा सकते। वहां पर सिर्फ मक्खी मच्छर के कुछ नहीं होता। कई मर्तबा इतनी हैरत होती है, इतनी परेशानी होती है कि उसको देख कर दुख होता है। बल्ब टूटा हुआ है, राड खराब है। ऐसा लगता है कि रेलवे के पास इतना भी पैसा नहीं है कि इसको ठीक करवा सके। मैंने इस बारे में सवाल पिछले साल भी उठाता था तो किसी बड़े अधिकारी ने जवाब दे दिया कि सब ठीक हो गया। लेकिन मालूम होता है मंत्री जी शायद शाहगंज जा रहे थे उतनी ही देर के लिए ठीक हुआ था। उसके बाद फिर जैसा का तैसा हो गया। मेरी यह गुजारिश है कि इन सब चीजों पर ध्यान दिया जाये। मेरा ख्याल है जौनपुर सिटी में सबसे ज्यादा ट्रेनें जाती हैं। मेरी आप से गुजारिश है कि इसमें भी प्लेट फार्म और इसके रख रखाव के लिए नार्मल कंडीशन पर इंतजाम करिये।

सूरत एक ऐसी जगह है जहा पर उत्तर भारत के, यू.पी. के खासतौर से पूर्वांचल के लोग बहुत रहते हैं। बार-बार उन लोगों ने दर्खास्त दी है, डेपुटेशन भी मिला है कि जो सूरत से ताप्ती गंगा आती है वह रोजना नहीं आती है। वह रोजाना आनी चाहिए। वह नैनी से बनारस चली जाती है। जिस वक्त यह गाड़ी चली थी उस वक्त यह वायदा किया गया था कि अगर इलाहाबाद का प्लेट फार्म जो बन रहा

है वह बन जायेगा तो नैनी से इलाहाबाद तक वह ट्रेन जायेगी तब बनारस लौट कर जायेगी। प्लेटफार्म बन गया लेकिन वह अभी भी नैनी से ही लौट जाती है। नैनी से इलाहाबाद आने में लोगों का जितना खर्च होता है सूरत से नैनी तक आने में उतना खर्च नहीं होता। इतनी बेवक्त ट्रेन चलती है कि उसका कोई अन्दाजा नहीं लगा सकता। मेरी आपसे गुजारिश है कि नैनी के बजाय इलाहाबाद किया जाए और वहां से चलने का वक्त 6 या 7 बजे कर दिया जाए। अवध एक्सप्रेस, साबरमती एक्सप्रेस कुछ दूर जा कर सूरत वाले कनेक्ट करते हैं, इसमें इनका कोटा बढ़ाया जाए।

मैं दो एक चीजें और रखना चाहता हूं। इनके विभाग में कर्मचारियों का कितना उत्पीड़न होता है, मैं उसकी दो मिसालें देता हूं। इनके विभाग में एक डाक्टर था और एक डाक्टरनी। दोनों मियां-बीवी थे। एक को तो इन्होंने बिलसार में अप्वाइंट कर दिया और दूसरे को दो सौ किलोमीटर दूर अप्वाइंट किया। वह लेडी बार बार यह दरख्वास्त देती रही कि दोनों को एक जगह पोस्ट कर दिया जाए। साल डेढ़ साल तक इंतजार करने के बाद मजबूर हो कर उसने इस डिपार्टमेंट से रिजाइन कर दिया और वह बिलसार अपने शौहर के पास चली आई। जैसे वह बिलसार पहुंची, शौहर का ट्रान्सफर और दो सौ किलोमीटर दूर कर दिया गया। बजाय इसके कि उसका यह ख्याल करते, दोनों को एक जगह पोस्ट करते, दोनों जब एक जगह हुए तो तीसरी जगह ट्रांस्फर कर दिया गया। जब एप्लीकेशन लिखी तो उसका यह जवाब मिला कि यह ट्रांस्फर एडमिनिस्ट्रेटिव ग्राऊंड पर हुआ है। मैं तो यह समझता हूं कि जिस आदमी ने यह काम किया, उसको एडमिनिस्ट्रेटिव ग्राऊंड पर सस्पेंड कर दिया जाए कि तुमने मियां बीवी को उनकी एप्लीकेशन के बावजूद एक जगह पर नहीं रखा। मैं इसी सिलसिले में एक और मिसाल आपको देना चाहता हूं। रेलवे में एक इंस्पेक्टर बी.एच. कदम थे। उसने हरनिया का आप्रेशन कराना था। उसने एप्लीकेशन दी और छुट्टी ली और छुट्टी लेने के बाद इनका अस्पताल उसको सूट नहीं कर रहा था तो उसने प्राइवेट अस्पताल मे हरनिया का आप्रेशन कराया। इस पर डिपार्टमेंट ने उसको सस्पेंड कर दिया। मैंने पूरे डिपार्टमेंट से कहा कि इसमें सिर्फ एक क्वेश्चन है। अंधा आदमी भी देख कर पता लगा सकता है कि उसका हरनिया का आप्रेशन हुआ या नहीं हुआ। क्या प्राईवेट अस्पताल और क्या सरकारी अस्पताल। हम लोगों को मुफ्त दवाएं सरकारी अस्पताल से मिलती हैं। अगर हम को दवा सूट नहीं करती तो हम भी प्राईवेट जा कर के दवा ले लेते हैं। अगर उसने प्राईवेट अस्पताल से इलाज करवाया है तो वह कौन सा आपसे उसका खर्च मांग रहा है। उसको आपने सस्पेंड कर दिया। वह आज तक सस्पेंड है। साल भर हो गया है उसको कुछ भी नहीं देते हैं। जो अधिकारी छोटे कर्मचारियों को उत्पीड़ित करते हैं, डिपार्टमेंट को उनके खिलाफ कार्यवाही करनी चाहिये।

आपको भी अन्दाजा होगा, सब को अन्दाजा होगा कि ए. सी. के डिब्बे में पानी तक उपलब्ध नहीं होता है। उसमें जो बेड रोल मिलते हैं, अगर उनके

गिलाफ को हटा दिया जाए तो हिन्दुस्तान के जितने जरासीम हैं उनके अन्दर मौजूद हैं। यह तो आलम है। मेरी आपसे गुज़ारिश है कि वह अधिकारी और कर्मचारी जो सेलूंस में चलते हैं, वे कभी ए. सी. के डिब्बों में चल कर देखें। रेलवे स्टेशनों पर पीने के पानी के वास्ते इतनी भीड़ हो जाती है कि जेब कतरे भी उसी में रहते हैं और कइयों की जेबें भी कट जाती हैं और पानी भी नहीं मिलता है। मेरी आपसे गुज़ारिश है कि हर स्टेशन पर पीने के पानी की सहूलियत दी जाए। सब से बड़ी तकलीफ-देह चीज़ यह है कि रेलवे पुलिस पर जितना खर्च होता है उसका इनको 50 परसेंट देना होता है। मैं बताता हूं कोई चला जाए बनारस, शाहगंज और फैज़ाबाद, आप बाहर के बड़े लोगों को छोड़ दीजिये लेकिन छोटे छोटे लोग जो बम्बई से कमा कर एक छतरी और गठरी लिये हुए आते हैं तो उसको भी खोल खोल कर 10–20 रुपये लेने के बाद पुलिस वाले आगे जाने देते हैं। आपका 50 परसेंट पैसा लगता है, जो जिम्मेदारी रेलवे विभाग की है, रेलवे पुलिस इन लोगों को परेशान करती है, छोटे और गरीब तबकों के लोगों को परेशान करती है।

अब मैं आखिरी बात यह कहना चाहता हूं, मैंने कल भी क्वेश्चन उठाया था कि आपके एक्सीडेंट अनमैंड रेलवे फाटकों की वजह से हो रहे हैं। आप तीन-चार साल का सर्वे करा लीजिये। अनमैंड को मैंड फाटक बनाने में कितना खर्च होगा और तीन चार साल मे जितने लोग मरे हैं उनका कम्पनसेशन न तो आप रोज़ी से कर सकते हैं और न किसी और तरह से कर सकते हैं। जो अकेले कमाने वाले मर गये... लेकिन उस सिलसिले में जो आप कम्पन-सेशन के तौर पर, मुआवजे के तौर पर देते हैं वह रकम कितनी है? जाहिर बात है कि थोड़ा बहुत डिफरेंस होगा। इन्सान की जिन्दगी सबसे कीमती है। अगर बजट से ज्यादा हिस्सा मैन्ड फाटक को ठीक करने में लगे, उसमें आदमी रखने में लगे तो लगाना चाहिए ताकि लोगों की जान और लोगों का माल महफूज रहे चाहे गलती किसी की हो। हम यह जानते हैं कि आप बड़े हैं अगर ट्राली लड़ जायेगी तो आप साबित कर देंगे कि ट्राली वाले की गलती थी ट्रेन की नहीं थी, 6 बजे लाइट आ जानी चाहिए इंजन में और मैं जानता हूं कि कितने एक्सीडेंट्स और चोरियां आदि इंजिन में बत्ती न आने की वजह से, डिब्बे में बत्ती न आने की वजह से होते हैं। मेरी मंत्री जी से गुजारिश है कि इस पर जरा सा ध्यान दें। एक सर्वे करायें और उसके बाद निकालें। थोड़ा बहुत फर्क हो सकता है लेकिन इन्सान की जान बहुत ज्यादा अर्जीज है इस तरह से पैसा बचाना अजीज नहीं है लिहाजा उसमें पैसा खर्च होना चाहिए यही मेरा कहना है।

شری مسعود خاں "اتر پردیش": محترم وائس چیرمین صاحب آمد و رفت کے وسائل اس ملک کی ترقی کے واسطے بہت بڑھیا ذریعہ ہے چاہے وہ روڈ کا ذریعہ ہو چاہے وہ ٹرین کا ذریعہ ہو ایک منسٹر نے یہ بھی کہا ہے کہ کلچرز جاتا ہے تو ان

†[ ] Transliteration in Arabic Script.

کی تعداد اتنی ہے جو پورے ہریانہ اسٹیٹ کے ایم۔ پیز کی تعداد ہے اس کے برابر ہے۔ پچھلے سال لوک سبھا کے ممبر ایکس ممبر کے کہنے پر ہمارے منتری اعظم گڑھ گئے شیلانیاس کرنے کے واسطے۔ بڑی خوشی ہوئی لوگوں کو اور شاہ گنج میں اتنا استقبال ہوا جس کی کوئی حد نہیں۔ پتہ چلا کہ جو شیلانیاس کا پتھر وہاں رکھا گیا تھا وہ ہوائی کے بعد وہ واپس چلا گیا۔ سب کو اعتبار رہا ہوگا لیکن مجھ کو اعتبار نہیں تھا اس واسطے کہ غالب کا مجھے ایک شعر یاد آرہا ہے:۔

تم ہو وعدہ پر جئے ہم تو یہ جان جھوٹ جانا
کہ خوشی سے مر نہ جاتے اگر اعتبار ہوتا۔

اگر آپ کی باتوں پر اعتبار ہوتا تو خوشی سے مر جاتے۔ میں یہ کہنا چاہتا ہوں کہ اب ایک خواہش رہ گئی ہے منتری جی کے منتر تو کال میں اگر پوری ہو جائے تو اچھا ہے۔ ہمارے راجہ سبھا کے پیریڈ کے اندر ایک دن ایسا آجائے کہ شرون میں یہاں سے بیٹھ کر سیدھا اعظم گڑھ اتر جائیں۔ بس یہی ایک خواہش رہ گئی ہے۔ یہ ہم سب ایم۔ پی لوگ کہتے رہ گئے۔ ایم۔ ایل۔ اے کہتے رہ گئے۔ ہمارے رام نریش یادو جو چیف منسٹر رہ چکے ہیں۔ کہتے کہتے راجہ سبھا کا کال بھی ختم کر گئے۔ یہی نہیں اعظم گڑھ سے بھی۔ کلکتہ یاد آنے کے واسطے یا تو ہم لوگوں کو شاہ گنج جانا پڑتا دونوں کے راستے جاتا ہے۔ جہاں ٹرین نہ ہو روڈ نہ ہو۔ جہاں ریلوے لائن نہ ہوں۔ وہاں کے لوگ کتنی غربت میں رہتے ہیں۔ کتنی بے کسی اور کتنی بے کاری کی زندگی گذارتے ہیں۔ اس کا اندازہ کرنا بہت مشکل ہے۔ یکساں ریلوے لائن نہ ہونے سے ہم لوگ یہاں سے جاتے ہیں شاہ گنج۔ یا بنارس یا گورکھپور یا مئوناتھ جاکر ۱۰۰ کلومیٹر اور ۶۰ کلومیٹر نیرو گیج کی وجہ سے جتنا ٹائم یہاں سے نہیں لگتا اس سے زیادہ ٹائم وہاں لگ جاتا ہے۔ ہمارے اعظم گڑھ کے ساتھ کتنی بے توجہی ہوئی ہے۔ میں اندازہ نہیں کر سکتا۔ اعظم گڑھ کے متعلق وہاں کے ایک شاعر کے چند شعر میں پڑھنا چاہتا ہوں۔

ضلع اپنا وطن گوئی میں مشہور زمانہ ہے
یہاں کا ذرہ ذرہ جوش قومی کا فسانہ ہے
یہاں سب کے لبوں پر محبت کا ترانہ ہے
یہ شبلی کا وطن ہے بودھ جی کا آستانہ ہے
یہاں یہ خطہ کر دار سب سے پہلے دیش پر قربان ہوتا ہے
یہاں کا نوجوان بریگیڈیر عثمان ہوتا ہے
اس خطۂ اعظم گڑھ پہ اگر فیضان تجلی ہے اسپر
جو ذرہ یہاں سے اٹھتا ہے وہ تیر اعظم ہوتا ہے

ایسے ضلع کو بے توجہی کا شکار بنانا اور لوگوں کے من اور خواہش کو نظر انداز کرنا میں سمجھتا ہوں کہ بہت بڑی زیادتی ہے۔ وہاں ایم۔ پیز

ہوتے ہوں گے اس کا اندازہ نہیں لگایا جا سکتا۔ میں اس سلسلے میں منتری جی سے یہ کہنا چاہوں گا کہ اگر جب تک کنورجن بڑی لائن میں نہیں ہوتا تو آپ شاہ گنج سے نئی دہلی کے واسطے ایک ٹرین کر دیں۔ اس میں کچھ برتھ، کوٹہ اعظم گڑھ کا کر دیں۔ شاہ گنج کی پوزیشن یہ ہے کہ ہم لوگ آتے ہیں شاہ گنج میں پلیٹ فارم پر تو اس کی کیا حالت ہے آپ اندازہ نہیں لگا سکتے۔ وہاں پر صرف مکھی مچھر کے علاوہ کچھ نہیں ہوتا۔ کئی مرتبہ اتنی حیرت ہوتی ہے۔ اتنی پریشانی ہوتی ہے کہ اس کو دیکھ کر دکھ ہوتا ہے۔ بلب ٹوٹا ہوا ہے۔ راڈ خراب ہے۔ ایسا لگتا ہے کہ ریلوے کے پاس اتنا بھی پیسہ نہیں ہے کہ اس کو ٹھیک کروا سکیں۔ میں نے اس بارے میں سوال پچھلے سال بھی اٹھایا تھا تو کسی بڑے ادھیکاری نے جواب دے دیا کہ سب ٹھیک ہو گیا۔ لیکن معلوم ہوتا ہے منتری جی شاید شاہ گنج جا رہے تھے اتنی ہی دیر کے لیے ٹھیک ہوا تھا۔ اس کے بعد پھر جیسا کا تیسا ہو گیا۔ میری یہ گذارش ہے کہ ان سب چیزوں پر دھیان دیا جائے۔ میرا خیال ہے جو نیو رشی میں سب سے زیادہ ٹرین جاتی ہیں۔ میری آپ سے گذارش ہے کہ اس میں بھی پلیٹ فارم اور اس کے رکھ رکھاؤ کیلئے نارمل کنڈیشن پر انتظام کریں۔

یا بنارس، جون پور سے جانا پڑتا ہے۔ مئو سے کچھ گاڑیاں چلنے لگی ہیں۔ ابھی مانیہ سدسیہ ہیں نہیں۔ وہ کہہ رہے تھے کہ مئو سے اتنی رفتار سے تیزی سے گاڑی چلوانے والے ہیں جو شاہ گنج میں نہ رک کر سیدھے دہلی آکر رکے گی۔ سب سے بڑی بدقسمتی یہ ہے کہ کوئی کوٹہ اعظم گڑھ کا نہیں ہے۔ چند گاڑیوں میں ہے۔ کئی مرتبہ اس طرف دھیان دلایا گیا۔ جب تک آپ کنورجن نہیں کرتے۔ تب تک کم سے کم ان اسٹیشنوں پر کوٹہ اعظم گڑھ کا رکھ دیجیے۔ تاکہ ہم لوگ جب بھی آئیں تو ٹیلیفون کر کے اپنا رزرویشن کرا سکیں اور دوسرے لوگ آئیں تو وہ بھی اپنا رزرویشن کرا سکیں۔ اس کے بعد نئی دہلی پرانی دہلی کلکتہ یا بمبئی چلے جائیں۔ یہی نہیں شاہ گنج سے دو ٹرین اس طرح سے ہیں دہلی کے واسطے۔ چار دن ایک ٹرین چلتی ہے اور تین دن دوسری ٹرین چلتی ہے۔ مگر ان دونوں میں سے کوئی نئی دہلی نہیں آتی۔ پرانی دہلی ہی آتی ہیں۔ پہلے سرجو۔ یمنا نئی دہلی آتی تھی لیکن اب وہ بھی پرانی دہلی جاتی ہے۔ نئی دہلی آنے کے لیے وہاں سے کوئی ٹرین نہیں ہے اور پرانی دہلی سے اگر ٹیکسی لیتے ہیں تو وہ جو ہم لوگوں کو پریشان کرتے ہیں وہ تو ہم جانتے ہی ہیں۔ لیکن دوسرے لوگ کتنے پریشان

ان کے دو بھاگ میں ایک ڈاکٹر تھا اور ایک ڈاکٹرنی دونوں میاں بیوی تھے ایک کو تو انھوں نے بلسار میں اپائنٹ کر دیا اور دوسرے کو دو سو کلو میٹر دور اپائنٹ کیا۔ وہ لیڈی بار بار یہ درخواست دیتی رہی کہ دونوں کو ایک جگہ پوسٹ کر دیا جائے۔ سال ڈیڑھ سال تک انتظار کرنے کے بعد مجبور ہو کر اس نے اس ڈیپارٹمنٹ سے ریزائن کر دیا اور وہ بلسار اپنے شوہر کے پاس چلی گئی جیسے وہ بلسار پہنچی شوہر کا ٹرانسفر اور دو سو کلو میٹر دور کر دیا گیا۔ بجائے اس کے کہ اس کا یہ خیال کرتے دونوں کو ایک جگہ پوسٹ کرتے دونوں جب ایک جگہ ہوئے تو تیسری جگہ ٹرانسفر کر دیا گیا۔ جب اپلیکیشن لکھی تو اس کا یہ جواب ملا کہ یہ ٹرانسفر ایڈمنسٹریٹیو گراؤنڈ پر ہوا ہے۔ میں تو یہ سمجھتا ہوں کہ جس آدمی نے یہ کام کیا اس کو ایڈمنسٹریٹیو گراؤنڈ پر سسپینڈ کر دیا جائے کہ تم نے میاں بیوی کو ان کی اپلیکیشن کے باوجود ایک جگہ پر نہیں رکھا۔ میں اسی سلسلہ میں ایک اور مثال آپ کو دینا چاہتا ہوں ریلوے میں ایک انسپکٹر بی۔ ایچ۔ کدم اس نے ہرنیہ کا آپریشن کرانا تھا اس نے اپلیکیشن دی اور چھٹی لی اور چھٹی لینے کے بعد ان کا اسپتال ان کو سوٹ نہیں کر رہا تھا تو اس نے پرائیویٹ اسپتال میں ہرنیہ کا آپریشن

صورت ایسی جگہ ہے جہاں پر اتر بھارت کے یو۔ پی کے خاص طور سے پوروانچل کے لوگ بہت رہتے ہیں۔ بار بار ان لوگوں نے درخواست دی ہے۔ ڈیپوٹیشن بھی ملا ہے کہ جو صورت سے تاپتی گنگا آتی ہے وہ روزانہ نہیں آتی ہے۔ روزانہ آنی چاہیے۔ وہ سے بنارس چلی جاتی ہے۔ جس وقت یہ گاڑی چلی تھی اس وقت یہ وعدہ کیا گیا تھا کہ اگر الہ آباد کا پلیٹ فارم جو بن رہا ہے۔ بن جائیگا تو نیسنی سے الہ آباد تک وہ ٹرین جائے گی تب بنارس لوٹ کر جائے گی۔ پلیٹ فارم بن گیا لیکن ابھی بھی وہ نیسنی سے ہی لوٹ جاتی ہے۔ نیسنی سے الہ آباد آنے میں لوگوں کا جتنا خرچ ہوتا ہے صورت سے نیسنی تک آنے میں اتنا خرچ نہیں ہوتا۔ اتنی بے وقت ٹرین چلتی ہے کہ اس کا کوئی اندازہ نہیں لگا سکتا۔ میری آپ سے گذارش ہے کہ نیسنی کے بجائے الہ آباد کیا جائے اور وہاں سے چلنے کا وقت ۷ بجائے ۷ بجے کر دیا جائے۔ ادھر ایکسپریس سابرمتی ایکسپریس کچھ دور جا کر صورت والے کنکٹ کرتے ہیں اس میں ان کا کوٹہ بڑھایا جائے۔

میں دو ایک چیز اور رکھنا چاہتا ہوں۔ ان کے دو بھاگ میں کرپچاریوں کا کتنا اپیٹرن ہوتا ہے۔ میں اس کی دو مثالیں دیتا ہوں۔

پر پینے کے پانی کے واسطے اتنی بھیڑ ہو جاتی ہے کہ جیب کترے بھی اسی میں رہتے ہیں اور کیئوں کی جیبیں بھی کٹ جاتی ہیں اور پانی بھی نہیں ملتا ہے۔ میری آپ سے گذارش ہے کہ ہر اسٹیشن پر پینے کے پانی کی سہولت دی جائے۔ سب سے بڑی تکلیف دہ چیز یہ ہے کہ ریلوے پولیس پر جتنا خرچ ہوتا ہے اس کا ان کو ۵۰ پرسینٹ دینا ہوتا ہے۔ میں بتاتا ہوں کوئی چلا جائے بنارس۔ شاہ گنج۔ اور فیض آباد۔ آپ باہر کے بڑے لوگوں کو چھوڑ دیجیے لیکن چھوٹے چھوٹے لوگ جو بمبئی سے کما کر ایک چھتری اور گٹھری لیے ہوئے آتے ہیں تو اس کو بھی کھول کھول کر ۲۰-۱۰ روپیہ لینے کے بعد پولیس والے آگے جانے دیتے ہیں۔ آپ کا ۵۰ پرسنٹ پیسہ لگتا ہے جو ذمہ داری ریلوے و بھاگ کی ہے ریلوے پولیس ان لوگوں کو پریشان کرتی ہے۔ چھوٹے اور غریب طبقہ کے لوگوں کو پریشان کرتی ہے۔

اب میں آخری بات یہ کہنا چاہتا ہوں۔ میں نے کل بھی کوشچن اٹھایا تھا کہ آپ کے ایکسیڈنٹ ان میڈ ریلوے پھاٹکوں کی وجہ سے ہو رہے ہیں۔ آپ تین چار سال کا سروے کرا لیجیے۔ ان میڈ کو میڈ بنانے میں کتنا خرچ ہوگا اور تین چار سال میں جتنے لوگ مرے ہیں ان کا کمپنسیشن نہ تو آپ روی سے کرایا اس پر ڈیپارٹمنٹ نے اسکو سسپینڈ کر دیا۔ میں نے پورے ڈیپارٹمنٹ سے کہا کہ اس میں صرف ایک کوشچن ہے اندھا آدمی بھی دیکھ کر پتہ لگا سکتا ہے کہ اس کا ہرنیہ کا آپریشن ہوا یا نہیں ہوا۔ کیا پرائیویٹ اسپتال اور کیا سرکاری اسپتال۔ ہم لوگوں کو مفت دوائیں سرکاری اسپتال سے ملتی ہیں۔ اگر ہم کہ دوا سوٹ نہیں کرتی تو ہم بھی پرائیویٹ جا کر کے دوا لے لیتے ہیں۔ اگر اس نے پرائیویٹ اسپتال میں جا کر علاج کروایا ہے تو وہ کون سا آپ سے اس کا خرچ مانگ رہا ہے۔ اس کو آپ نے سسپینڈ کر دیا وہ آج تک سسپینڈ ہے۔ سال بھر ہو گیا ہے اس کو کچھ بھی نہیں دیتے ہیں۔ جو ادھیکاری چھوٹے کرمچاریوں کو اٹیسٹ کرتے ہیں۔ ڈیپارٹمنٹ کو ان کے خلاف کارروائی کرنی چاہیے۔

آپ کو بھی اندازہ ہوگا۔ سب کو اندازہ ہوگا کہ اے۔ سی۔ کے ڈبے میں پانی تک اپلبدھ نہیں ہوتا ہے اس میں جو بیڈ رول ملتے ہیں اگر ان کے غلاف کو ہٹا دیا جائے تو ہندوستان کے جتنے جراثیم ہیں ان کے اندر موجود ہیں۔ یہ تو عالم ہے۔ میری آپ سے گذارش ہے کہ وہ ادھیکاری اور کرمچاری جو سیلونس میں چلتے ہیں وہ کبھی اے۔ سی۔ کے ڈبے میں چل کر دیکھیں۔ ریلوے اسٹیشنوں

کر سکتے ہیں اور نہ کسی اور طرح سے کر سکتے ہیں جو اکیلے کمانے والے مر گئے لیکن اس سلسلے میں آپ جو کمپنسیشن کے طور پر معاوضہ کے طور پر دیتے ہیں وہ رقم کتنی ہے ظاہر بات ہے کہ تھوڑا بہت ڈیفرنس ہوگا۔ انسان کی زندگی کتنی قیمتی ہے۔ اگر بجٹ سے زیادہ حصہ مینڈ پھاٹک کو ٹھیک کرنے میں لگے اس میں آدمی رکھتے ہیں لگے تو لگانا چاہیے تاکہ لوگوں کی جان اور لوگوں کا مال محفوظ رہے۔ چاہے غلطی کسی کی ہو۔ ہم یہ جانتے ہیں کہ آپ بڑے ہیں اگر ٹرالی لڑ جائے گی تو آپ ثابت کر دینگے کہ ٹرالی والے کی غلطی تھی ٹرین کی نہیں تھی۔ ۶ بجے لائٹ آجانی چاہیے انجن میں اور میں جانتا ہوں کہ کتنے ایکسیڈنٹ اور چوریاں آدی انجن میں بتی نہ آنے کی وجہ سے ہوتے ہیں۔ میری منتری جی سے گزارش ہے کہ اس پر ذرا سا دھیان دیں۔ ایک سروے کرائیں اور اس کے بعد نکالیں۔ تھوڑا بہت فرق ہو سکتا ہے لیکن انسان کی جان بہت زیادہ عزیز ہے اس طرح سے پیسہ بچانا عزیز نہیں ہے لہذا اس میں پیسہ خرچ ہونا چاہیے۔ یہی میرا کہنا ہے۔ "ختم شد"

SHRI SURINDER KUMAR SINGLE (Punjab): Mr. Vice-Chairman, Sir, to begin with, I must commend the hon. Railway Minister's Budget speech in which he mentions that the Indian Railways occupies a unique position. And I am happy again that he conceives the Railways not in terms of an economic enterprise but basically as an infrastructure of economic growth as well as having various social and national objectives. My point is that when one considers the Indian Railways system to be an engine of economic growth plus serving the other national causes, the policies that are being followed, however, do not justify the great ideals which the Indian Railway system had set before itself. I would like to substantiate this with one or two examples.

Sir, there are a number of backward areas in the country. And year after year, the demand is presented to the hon. Railway Minister and to the hon. Prime Minister to give them a railway line. And year after year, the demand is not accepted. And I belong to one such unfortunate area in Punjab. And I want to mention one personal tragedy. I belong to Samna, one sub-divisional area of the Patiala district. During the last 47 years, my grandfather was one of the many delegations which went to the various Railway Ministers, but the railway line did not come. Similarly, my father, a district-level Congress functionary, again participated in a number of delegations to the hon. Railway Minister, but the railway line did not come. I do not know what is going to happen to me.

श्री संघ प्रिय गौतम (उत्तर प्रदेश) : अब पहुची कि नहीं ?

SHRI SURINDER KUMAR SINGLE: That is what I am complaining.

श्री संघ प्रिय गौतम: आप इधर आ जाओ छोड़कर, फिर आ जायेगी।

SHRI SURINDER KUMAR SINGLE: Even during your period also, it was represented.

So, I do not know what would happen in my life time. But I have a voice now to speak to the Railway Minister directly. If he has a great design or a purpose to open up rural India, how can he really not have new lines introduced in the backward areas ?

It is a great purpose that I have suggested in the first opening sentence that the railway is an engine of economic growth; infrastructure is the economic growth. At the same time I am happy that you have taken up a very commendable job that you are extending a line from Jammu to Kashmir, a stretegic need and an emotionally-felt need that the people of that area have to be in the mainstream of the country, plus a territorial necessity for it to be there. I am happy that you did this. But you could have also attended to other areas. The first letter I wrote when I became a Member of Parliament was: 'Have a survey done; have the potential to be assessed properly whether you need a railway line there or somewhere else;' If I have to tell you further, I wrote a letter to the Prime Minister that this area needs a urea fertilizer factory. It was examined and it was felt that there was a need of this factory in that area. The Prime Minister ordered a further investigation and the last letter I received says: 'There is no railway line; so the factory cannot be put up there.' This is the tragedy. This is one area. Similarly, there are other areas. My whole point is when you have such a laudable objective before you, the policies that you pursue are not commensurate with that. For example, you have taken a major decision of converting narrow gauge and meter gauge to broad gauge. If I have to quote the third report of the Standing Committee on Railways, I don't know what is the economic rationale before you took that major decision rather than adding new lines or undertaking expansion of the railway lines in the entire country. On the contrary, you are diverting the resources for gauge conversion which is a good thing you are doing; there is a lot of internal resource generation in the Railways; but where are you spending ? You are spending in conversion. And if I quote this report to you, you will see that after this conversion of narrow gauge and meter gauge in the last ten years, there is a fall in traffic, both goods traffic and passenger traffic. It is there in the report. It should not surprise you. There is a decline in traffic. Whereas other areas are looking for new lines, you are spending money and resources in those areas where traffic is declining and goods movement is declining. If this is not to be accepted, with my experience as a Civil Engineer, I know that about 70 to 75 per cent of the construction of new lines is actually the gauge conversion where additional capacity is marginal. I want to know if there is a possibility for you to re-examine this issue whether the funds of the Railways can be blocked or locked up without any new additional capacity being added in those areas where there is no need for it for the moment. Then there is a possibility that you can satisfy yourself. That is my serious request with folded hands if you get the scheme examined so that funds could be made available to those areas for opening up new railway lines.

The other issue which I would raise is, every hon. Member in this House and in the other House has been talking about poor main

K [Shri Surinder Rumar Singla]

tenance of the existing railway system. It is true. Railways are a very big organisation. I am given to understand that daily, you run something of the order of 40,000 coaches; 39,920 coaches, to be precise. You run 5,74,000 wagons. One crore people travel daily. Apart from this, 370 million tonnes of goods are moved in a year. This is a great job you are doing. This is an extremely good job you are doing. But the whole point is, if the resources that you have, the physical and the manpower resources that you have, could be put to better use, we can, certainly, improve the service and provide better facilities.

When I start comparing, I do not say that all services are bad. I do not say that the entire railway system is bad or is poorly maintained. It is not so. The truth of the matter is, the services which are run between the various cities are excellent. They run at good speed. Better facilities are provided. But the position is not the same in the case of the trains that you run in rural India. The compartments are never clean. As other hon. colleagues have said, there are a lot of mosquitoes and other things. The point is that it is more an urban railway system than a system for rural India.

For example, there are a number of Shatabdi trains which have been introduced. These Shatabdi trains run between important cities. But the people of rural India do not have this kind of facility. Why do you assume that the people in the rural areas have enough time to wait ? Do you think that only the people in the urban areas have no time to wait and, therefore, they should be provided with Shatabdi trains ? I would suggest that you would have to really see that you serve the needs of rural India also in order to open up their economy in terms of their infrastructure and in order to improve their quality of life. For this purpose, you really have to look to the needs of the people all over the country rather than concentrating on the urban areas and turning the railway system into an urban phenomenon. This is my grouse.

Coming to the fourth issue, namely, the safety system....(*Time-bell rings*) I must congratulate the hon. Minister. As I mentioned earlier, the Indian Railways are the biggest enterprise. It is a massive one. In that context, in regard to the safety system, I would say that the hon. Minister is doing a commendable job. I gather from the....

SHRI SANGH PRIYA GAUTAM: He is not going to give you any railway line.

SHRI V. NARAYANASAMY: He has given to Jammu an additional line. Why do you say like that ?

SHRI SURINDER KUMAR SINGLA: That is right. By international standards, the safety system in India is quite satisfactory. It is remarkable. I have a few suggestions on this. Now, there are a number of road crossings. There are certain bridges. I speak from my experience in Punjab.

SHRI V. NARAYANASAMY: Level-crossings.

SHRI SURINDER KUMAR SINGLA: These level-crossings have really to be improved. Otherwise, there is no major complaint in this area.

Now, I would like to refer to one or two problems of Punjab. I would like to draw the attention of the hon. Minister. Of course, I congratulate him. Though you did not announce it in the Budget, you took a good decision to introduce a Shatabdi between Delhi

and Amritsar. But the date should also be announced. It should be introduced immediately. People are waiting for it. In fact, the day you announced it in Parliament, people thought that the service would start the next day. I hope it will start immediately. If you could announce it today, people will be very happy.

The other point is, Chandigarh is the capital of Punjab. Today it is the only capital of a State which is not at all connected with the State by railways. The hon. Minister must be aware that Chandigarh is not connected with any territory of Punjab by rail. Request after request had been made about it, but our requests were rejected. If you could make an immediate announcement that a survey would be made from Chandigarh to Rajpura so that Chandigarh gets connected by railways with Punjab, just as every other State capital is connected, people would be happy because it is the only unfortunate State which is not connected with its capital city by railways.

Lastly, I do not really make many demands on you, but I want an assurance that the long-neglected area of my district will be considered for a survey. If nothing else could be done, at least a survey could be undertaken from Patiala to Samana so that at least the people could be told that the Government is aware of the needs and demands of the area and something is being done. If you could order a survey of this area, it would be a great thing for us.

Than you, Sir.

श्री कैलाश नारायण सारंग : धन्यवाद, उपसभाध्यक्ष महोदय। मैं रेल को देश की जीवन रेखा मानता हूं। देश की एकता और अखण्डता के लिए रेल एक बहुत बड़ा साधन बना है। देश की सामाजिक संरचना में एक दूसरे को समझने में आज रेल एक बहुत बड़ा साधन है, आर्थिक समृद्धि का भी साधन है। राजनैतिक चेतना की दृष्टि से भी रेल हमारे लिए वास्तव में एक बहुत आवश्यक चीज हो गई है। अटक से कटक और कन्याकुमारी से कश्मीर, सारे भारत को एक मालिका में पिरोने का सशक्त माध्यम आज रेल बन चुकी है, परन्तु हमारे जाफर शरीफ साहब, जो हर मायने में शरीफ हैं, द्वारा प्रस्तुत जो बजट है वह वास्तव में नई बोतल में पुरानी शराब है। न दिशा, न गति, न साध्य, न साधन, न संकल्प न विकल्प, न योजना, न कल्पना, न क्षमता, न ममता, न सोच, न विचार, न आचार, न व्यवहार, केवल आंकड़ों का माया जाल और पक्षपात की भरमार।

श्री सी. के. जाफर शरीफ : बहुत शुक्रिया आपकी कविता का।

श्री संघ प्रिय गौतम : आपको भी कविता में ही देना पड़ेगा जवाब।

श्री कैलाश नारायण सारंग : वास्तव में यह बजट दिशाहीन है, कोई विचार नहीं है। यह हिंदुस्तान मेरा हिंदुस्तान है। यह भारत मेरा भारत है। यह स्वतंत्र भारत है।

4-00 P.M. यह स्वतंत्र भारत है, 40 और 47 साल की आजादी इस भारत में आ चुकी है। इकन्दर भारत का विचार करके रेल के बारे में विचार नहीं किया जाता। मुद्रास्फीति बढ़ाने वाला है, मंहगाई बढ़ाने वाला है, जन-आकांक्षा विरोधी है, अपनों को घी-घना और परायों को मुट्ठी चना... (**व्यवधान**)...

श्री संघ प्रिय गौतम : और उसमें भी मना।

श्री कैलाश नारायण सारंग : उपसभाध्यक्ष जी, मैं सीधा आरोप लगाता हूं कि रेलवे की स्थाई समिति की सिफारिशों को भी इस बजट में अनदेखा किया गया है। वास्तव में स्थाई समिति की सिफारिशें जो हैं, उनकी सार्थकता बेकार हो गई है। हुजूर मिस्टर शरीफ साहब जब से पधारे हैं, चौथा बजट इन्होंने पेश किया है। 19 फरवरी, 1991 के

[श्री कैलाश नारायण सारंग]

इन्होंने बजट पेश किया था सात महीने का तो 584 करोड़ का बोझा लादा था। 24 फरवरी, 1992 को जब पेश किया तो 1366 करोड़, 24 फरवरी, 1993 को पेश किया तो 1848 करोड़ और 24 फरवरी, 1994 को जब पेश किया तो 997 करोड़ का बोझ डाला। कुल चार बजटों में श्रीमान ने 4,795 करोड़ का बोझ सामान्य जन, गरीब आदमी, मध्यम वर्ग श्रेणी के लोगों पर डाला गया। मुझे तो एक शेर याद आ जाता है:—

किस कदर वह ध्यान रखता है
हमारी प्यास का,

आंसुओं से भर दिया है प्याला,
जहां खाली हुआ।

जब खाली हुआ, तब आंसुओं से इन्होंने प्याला भर दिया।

श्री विष्णु कांत शास्त्री (उत्तर प्रदेश) : याद ऐसी, कि सितम के लिए हम याद आए।

श्री कैलाश नारायण सारंग : आप कह रहे हैं कि हमने 100 किलोमीटर की यात्रा पर कोई वृद्धि नहीं की है। हुजूर, आप कौन सी शताब्दी में रहते हैं? यह 20वीं शताब्दी है और 21वीं शताब्दी की आप कल्पना करते हैं। ...(**व्यवधान**)...

श्री सुरेश पचौरी (मध्य प्रदेश) : कौन सी शताब्दी?

श्री विष्णु कांत शास्त्री : अभी-अभी शादी की है, अभी तुम बच्चे हो।... (**व्यवधान**)... उपसभाध्यक्ष महोदय, मेरे समय को लिखते जाइए। मैं उनको यह कहना चाहता हूं कि बम्बई में बिहार का आदमी जाता है, दिल्ली में बिहार का आदमी आता है, कलकत्ता जाता है, सब रोजगार के लिए। कोई 100 किलोमीटर यात्रा नहीं करता। किसी को इन्होंने बख्शा नहीं है। दूसरे दर्जे पर एक से 5, फिर मेल गाड़ियों के दूसरे दर्जे पर एक रुपए से लेकर 20 रुपए की वृद्धि, सैकिंड क्लास वातानुकूलित में 6 प्रतिशत की वृद्धि, मासिक सीजन टिकट पर 40 तक की वृद्धि की गई है। अब मैं हुजूर से पूछना चाहता हूं कि सीजन टिकट वाले तो 100 ही किलोमीटर तक जाते हैं या हजार, दो हजार किलोमीटर तक जाते हैं? आपकी इस वृद्धि का सीधा असर सामान्य जन पर पड़ रहा है जो निश्चित रूप से देश के सामान्य आदमी, गरीब आदमी को परेशान करने वाला है। आप कहते हैं कि यह सामान्य पर नहीं है, मैं आपके ही आंकड़े आपके सामने प्रस्तुत करना चाहता हूं। सन् 1994–95 के दौरान में 176 करोड़ की अनुमानित आय का आंकलन किया, अब यह सीधा-सीधा गरीब आदमी पर है। इसमें से जो विभिन्न श्रेणियों के लोगों पर असर पड़ेगा, उसका मैं थोड़ा ब्यौरा देता हूं। दूसरा दर्जा साधारण 35 करोड़ और दूसरा दर्जा पेल एक्सप्रैस शयनयान सहित 90 करोड़। वातानुकूलित कुर्सी, जिसको एयर कंडीशन्ड चेयर कार कहते हैं, 3 करोड़।

श्री कैलाश नारायण सारंग : नोट कर लें। पहला दर्जा एयर-कंडीशंड 14 करोड़ और दूसरा दर्जा एयर-कंडीशंड 14 करोड़। कुल मिलाकर 31 करोड़ रुपया बड़े लोगों से वसूल किया जायेगा और 145 करोड़ रुपया सामान्य व्यक्तियों से वसूल किया जाने वाला है। आपका दावा है कि हमने गरीब आदमी को बक्शा है, मध्यम वर्ग को बक्शा है लेकिन आपके इस बोझ का सीधा-सीधा असर गरीब आदमी पर पड़ेगा। माल ढुलाई को अगर लें तो माल ढुलाई का जो लक्ष्य आपने तय किया था 1993–94 में 370 मिलियन टन, उसको संशोधित करके 362 मिलियन टन करना पड़ा। अब ये बातें क्यों हो रही है?

आपने अपने बजट भाषण में खुद फरमाया कि रेल में यात्रा करने वाले लोगों की संख्या में कमी हुई है। माल ढुलाई में कमी हुई है। इसका कारण पहले दिनों में तो यह था कि अयोध्या में झगड़ा हुआ तो लोगों ने आना-जाना बन्द कर दिया, अब तो वह बचा नहीं। वास्तव में जो मुख्य बात रेल के लिये

चाहिये थी, जिसके बारे में चिंता की जानी चाहिये थी, यह बात थी पैसेंजर्स एमीनिटीज की । मेरा सीधा आरोप है कि पैसेंजर्स को सुविधायें देने के लिये रेल मंत्रालय, रेलवे बोर्ड, रेल मंत्री न गंभीर हैं, न ईमानदार हैं। मैं आपको बताना चाहता हूं कि जो रेल सुविधायें हैं उनका मोटा-मोटा वर्गीकरण इस प्रकार है – अच्छे प्रतीक्षालय, बेंत की कुर्सियां, स्वच्छ पेयजल, सफाई, अच्छी बुकिंग व्यवस्था, छायादार पेड़, शौचालय, स्नानागार, विश्रामालय, पूछताछ कार्यालय, आरक्षण कार्यालय, स्टेशन पर तांगा, कार, साईकिल आदि खड़ी करने की उचित व्यवस्था, डिब्बों में पानी की व्यवस्था, डिब्बों का उत्तम रख-रखाव, गाड़ी समय पर चले, लंबी गाड़ियों में स्लीपर में भी पानी की व्यवस्था हो, प्लेटफार्म व वैटिंग रूम्स में पंखें हों, कूलर हों, खान-पान की उत्तम व्यवस्था और साफ-सुथरे बिस्तर ।

अब इसके लिये रेलवे वाले कितने गंभीर हैं, इसका नमुना मैं आपको बताना चाहता हूं । सन 1980 से लेकर 1990 तक 10 वर्षों में जो रेलवे का उपार्जन हुआ, वह हुआ 10842.6 करोड़ और और इन 10 सालों में व्यय किया गया पैसेंजर्स एमीनिटीज पर 77.23 करोड़। यह इनकी ईमानदारी है । उपार्जन कर रहे हैं 10 हजार करोड़ और व्यय कर रहे हैं 77 करोड़। इसी तरह 1990–91 में उपार्जन हुआ 3144.7 करोड़ और खर्च किया गया 20.87 करोड़ । इसी प्रकार 1991–92 में उपार्जन हुआ 3681 करोड़ और खर्च हुआ 23 करोड़ । यह इनकी सुविधायें देने की स्थिति है । अब सुविधायें आयें कहां से ? आज यह स्थिति होती है कि रेल में पानी नहीं है, प्रकाश नहीं है। जो कुछ आवंटित होता है, उसको भी खर्च नहीं कर पाते । अब पानी की क्या स्थिति है ? पानी न स्टेशन पर है, न डिब्बों में है। नियंत्रक महालेखा परीक्षक की एक रिपोर्ट है, उन्होंने पूर्व रेलवे के 796 स्टेशनों का निरीक्षण किया उनमें से 378 रेलवे स्टेशन पानी रहित पाये गये, 285 शौचालय रहित पाये गये, 329 रेलवे स्टेशनों के प्रतीक्षालयों में शैड नहीं थे, हाल-रहित थे और 261 में वृक्षों का अभाव था। इसी प्रकार मध्य रेलवे के 693 रेलवे स्टेशनों में से 239 पेयजल सुविधा से रहित पाये गये, 290 शौचालय रहित पाये गये, 180 प्रतीक्षालय रहित पाये गये और 173 छायादार वृक्षों रहित पाये गये। इसी तरह अगर आप दक्षिण-पूर्व रेलवे को देखें तो आप पायेंगे कि...शौचालय रहित 147 प्रतीक्षालय रहित 95 । छायादार वृक्ष रहित 232। यानी कुल 2340 रेलवे को जो परीक्षण किया गया है, निरीक्षण किया गया है उसमें 875 रेलवे स्टेशनों पर पानी नहीं था। 718 शौचालय रहित थे ।

हमारे मित्र ने खान पान की बात कही । तो मैंने बैठे-बैठ कहा था कि खान पान इतना खराब है कि पेट खराब हो जाता है और दुर्भाग्य से अगर रेलवे में दस्त लग जायें तो बाथ रूम में नहीं जा सकते हैं। फर्स्ट क्लास के बाथ रूमों में, ए.सी. फर्स्ट क्लास के बाथ रूमों में यही हालत है। आप भी सफर करते हैं, ए०सी० फर्स्ट क्लास में, आप को भी अनुभव होगा । यह स्थिति हमारे रेलवे की है ।

उपसभाध्यक्ष जी, रेलवे ने लेट लतीफ होने का मैं समझता हूं कि सारे रेकार्ड तोड़ दिये कुछ ट्रेनों को अगर हमने मानइस कर दिये, छोड़ दिया तो उपसभाध्यक्ष महोदय, अधिकांश ट्रेनें लेट चलती हैं । आधा घंटा, पौन घंटा नहीं एक घंटा जो लेट चलती है उसका नाम है इंदौर से जो बिलासपुर चलने वाली ट्रेन है । वह इंदौर से चलती है, भोपाल आती है और जबलपुर में जाती है, जबलपुर से बिलासपुर जाती है। तो यह पश्चिम से पूर्व जोड़ती है मध्य प्रदेश का । हाई कोर्ट जबलपुर में है मध्य प्रदेश का। उस हाई कोर्ट में सारे काम रेल के सफर के मध्यम से होते हैं। उपसभाध्यक्ष जी, सवा साल का मैं रेकार्ड दे सकता हूं । सात साल में यह ट्रेन कितनी बार यह ट्रेन 6 घंटे मीनिमम लेट नहीं, 12 घंटे लेट हुई है।

[श्री कैलाश नारायण सारंग]

एक बार मुझे कटनी जाना था । 10 बजे वहां मेरा कार्यक्रम था । उपसभाध्यक्ष जी, मैं रेल के लिए पहुंचा तो इंक्वायरी वाले ने कहा कि सर आधा घंटा लेट । स्टेशन पर पहुंचा, तो मेरे सैक्यूरिटी वाले ने जा कर पता लगाया तो बताया कि एक घन्टा लेट है । तो मैंने कहा कि बैठो काहे को घर वापस जाओ । भोपाल मध्य प्रदेश की राजधानी है, भारत का हृदय स्थल मध्य प्रदेश है । जब मैं बैंच पर बैठा तो मच्छरों ने बैठने नहीं दिया । हमारे भण्डारी जी को भी अनुभव है । भोपाल स्टेशन पर एक घंटे बाद पता किया तो बताया गया कि तीन घन्टे लेट है । तीन घन्टे बीत गए, चार घन्टे बीत गए । उसके बाद जो गाड़ी 10 बजे भोपाल में होती थी हमने कहा कि अब कटनी तो नहीं पहुंच सकेंगे, इसलिए हम वापस आ गए । यह मामला हमने वहां पर डी०आर०एम० का जो कार्यक्रम था उस में भी हमने उठाया था ।

वायदा मुझ से किया गया कि एक महीने में इसकी स्थिति में सुधार आ जायेगा । वास्तव में जो पैसा दिया जाता है उस पैसे को खर्च भी नहीं किया जाता रेलवे एमिनिटीज में । जो पैसा पहली बार 31 करोड़ था, उसमें से केवल 23 करोड़ खर्च हुआ । 30 करोड़ में से 20 करोड़ खर्च हुआ । यह इस बात का द्योतक है और जो मैंने आरोप लगाया है वह इस बात का साक्षी है। रेल मंत्रालय, रेल कर्मचारी, रेलवे स्टाफ और पैसेंजर के लिए एमिनिटीज बेसिक चीज है। इसी के आधार पर आप व्यापक संस्था चलाते हैं । कार्मशियल आर्गेनाइजेशन चलाते हैं । जितना अधिक आप सुविधा देंगे लोग उतना अधिक आपके यहां जरूर सफर करेंगे । माल भी इसीलिए भेजेंगे कि उनका माल सुरक्षित पहुंचेगा । दुर्भाग्य है कि रेल में भेजा हुआ माल सुरक्षित पहुंचेगा या नहीं इसकी कोई गारण्टी नहीं है । सुरक्षित नहीं पहुंचता है । माल की चोरी होती है । समय पर बैगन नहीं मिलते । वैगन के लिए भ्रष्टाचार होता है । लाइन लगती है । हमारे कर्नाटक के भाई तारीफ कर रहे थे, बड़ी दुआएं दे रहे थे । मुझे याद, आ रहा है – वही कातिल, वही मुंसिफ अदालत उसकी वही शाहिद । बहुत से मामलों में तरफदारी भी होती है । वास्तविक स्थिति यह है ।

वास्तव में सारी जो पैसेंजर एमिनिटीज हैं, उसके बारे में मैं मंत्री जी से हाथ जोड़ कर दुआ करूंगा कि हुजूर अगर रेल को बचाना है, मजबूरी है, थोड़ी बहुत, लेकिन अगर रेल को बचाना है तो सबसे पहले पैसेंजर एमिनिटीज के बारे में आपको चिन्ता करनी चाहिए । इस साल जो बजट रखा गया है मैं चाहूंगा कि उसको डबल कर दीजिये । जगह-जगह खर्च कर रहे हैं लेकिन जिस से आप कमाते है जो आपके ग्राहक हैं, जो आपके कस्टमर हैं अगर उसकी चिंता आप नहीं करेंगे तो यह किस आधार पर इसको कार्मशियल आर्गेनाइजेशन कह सकते हैं । मैं इसको कार्मशियल आर्गेनाइजेशन नहीं मानता । मेरा सीधा आरोप है कि भारतीय रेल इस देश की राजनीतिक, सामाजिक आर्थिक सारी व्यवस्था की धुरी है । हमारे पास यही एक मात्र साधन है। हमारा बड़ा विशालतम देश है । इस सब के लिये आपको पैसेंजर एमिनिटीज के लिये बजट को बढ़ाना चाहिये । पैसेंजर एमिनिटीज के बारे में रेलवे के कर्मचारी कितने गंभीर हैं इस चीज को देखने के लिये मेरा प्रस्ताव है एक दंड समिति बनानी चाहिये और इसमें नागरिकों को सदस्य बनाइये जो स्टेशन-स्टेशन पर जाकर इस बारे में चैक कर सकें । यह मेरा आपसे निवेदन है ।

भ्रष्टाचार की तो बहुत से लोगों ने चर्चा की । भ्रष्टाचार रेलवे में आम है । संसद सदस्यों को भी नहीं बक्शा जाता । हमारे मित्र अजीत जोगी जी विराजमान नहीं हैं । हम दोनों भोपाल के लिये यात्रा कर रहे थे तमिलनाडु एक्सप्रेस से । अजीत जोगी जी का रिजर्वेशन नहीं था फिर भी वहां पहुंच गये । मेंबर पार्लियामेंट हैं कोई जगह मिल ही जायेगी । जब हमने वहां जाकर पूछा तो पता लगा कि कोई जगह नहीं

है । आपका कोई रिजर्वेशन नहीं है। मैं तो बीजेपी का आदमी हूं मेरी आदत नहीं है डांटने की। कांग्रेस वाले डांटने में होशियार होते हैं। काफी अच्छी डांट लगाई और थोड़ा उन पर बिगड़े तो पता चला कि 6 सीटें, 6 बर्थ खाली थी जो किसी सिंधी परिवार को आलरेडी डेढ़ हजार रुपये में दे चुके थे। मैं यह कोई कपोलकल्पित या कोई जिसको कहते हैं हातिमताई की कहानी नहीं सुना रहा हूं । यह सच बात है। बिना टिकट यात्रा करने की स्थिति बहुत खराब है । ये कहते हैं कि संसाधन नहीं हैं, पैसे की कमी है। इसलिये सबसे पहले इस पैसे की कमी को ध्यान में रखते हुये आपको हिन्दुस्तान की आवश्यकता, जहां जिसकी आवश्यकता है, जितनी आवश्यकता है, उसके अनुसार प्रायरिटी का ख्याल रखना पड़ेगा। दुर्भाग्य यह हुआ कि आजादी के बाद इस देश में प्रायरिटी का विचार नहीं किया गया। विचार केवल यह किया गया, जहां का व्यक्ति मिनिस्टर बना–हमारे यहां के माधवराव सिंधिया मिनिस्टर बने। उन्होंने ग्वालियर में संगमरमर का प्लेट फार्म कर दिया और टी०वी० लगा दिया। यह गरीब देश है, जहां सर्वप्रथम रेल के डिब्बों में पानी चाहिये, टी०वी० नहीं चाहिये । रेलवे स्टेशनों पर बैठने की जगह चाहिये, बेंच चाहिये । परन्तु जहां का मिनिस्टर बनता है वह.....

उपसभाध्यक्ष (श्री सैयद सिब्ते रजी) : सारंग जी में आपको बताना चाहूंगा कि अगर आप इजाजत दें कि आपकी पार्टी का समय 47 मिनट है और आपकी पार्टी के एक और मेंबर ने इस पर बोलना है । आपने करीब 24 मिनट ले लिये हैं। इसलिये मैं आपसे अनुरोध करूंगा कि आप समाप्त करें ताकि दूसरे सदस्य को बोलने का मौका मिले या आप सारा टोटल समय लेना चाहेंगे ?

श्री कैलाश नारायण सारंग : टोटल ।

उपसभाध्यक्ष (श्री सैयद सिब्ते रजी) : फिर आपकी पार्टी के किसी स्पीकर को बोलने का मौका नहीं मिलेगा ।

श्री कैलाश नारायण सारंग : मैं कोशिश करूंगा, हम अपना तालमेल कर देंगे ।

साल भर में कुल 368 करोड़ 65 लाख लोग रेलों में यात्रा करते हैं। इनमें से 5 लाख को पकड़ा जाता है और दो लाख पर मुकदमें चलते हैं और 50 हजार को केवल सजा होती है । यह स्थिति है । यह टिकट-लैस लोग जो हैं ये बेहिसाब घूमते रहते हैं। फिर अपव्यय किस तरह होता है, इसको देखें । विदेशी दौरों पर, बजट के प्रावधान में, 1993–94 में 7 करोड 56 लाख था, मगर खर्चा कितना हुआ, 32 करोड 50 लाख । क्या जरूरत थी ? चार गुणा अधिक खर्च किया विदेश यात्रा में । यहां हमको पीने का पानी नहीं मिलता और आप आश्चर्य करेंगे जाफर शरीफ जी कि 60 करोड़ रुपया पैसेंजर एमेनिटीज में कुल जाता है । मैं गलत कह रहा हूं ? यह दिल की बात है, इसमें 60 करोड़ रुपया इसके पहले 50 करोड रुपया, इसके पहले 32 करोड रुपया । महोदय, हमारा देश हिन्दुस्तान एक गरीब देश है इसका तो आप ख्याल रखें । इसमें दिया है कि 32 करोड रुपया विदेश यात्रा पर खर्च किया गया । और आतथ्य मनोरंजन, लाहोल विला कूवत, इस मद में 1993-94 के बजट में 18 करोड है मगर संशोधित बजट में 35 करोड़ 60 लाख कर दिया । यह इस बात का द्योतक है कि ये अपव्यय करने में कोई कमी नहीं रखते ।

दुर्घटनाएं जितनी भी कम हों, अच्छी बात है । हम तो चाहते हैं कि दुर्घटनायें हों ही नहीं । लेकिन कल परसों ही एक बहुत बड़ी दुर्घटना हो गयी । हमारे रेल मंत्री महोदय बड़े होशियार आदमी हैं । "मसीहा बन गया इस दौर का वह जिसको झूट बोलने का हुनर है" । हुजूर, रेल मंत्री महोदय, दुर्घटनाओं की कमी का श्रेय लेने से नहीं चूकें । लेकिन उन्होंने बड़ी सफाई से ...

श्री सी० के० जाफर शरीफ : अभी अभी जो आपने विदेश यात्रा पर करोड़ों रुपए का उल्लेख किया, इससे आप जरा ठीक चश्में से देखें कि यह करोड़ों में है या लाखों में है ।

श्री कैलाश नारायण सारंग : मेरे पास तो यह लिखा है, हो सकता है गलत हो।

श्री सी० के० जाफर शरीफ : आपके पास करोड़ लिखा है?

श्री कैलाश नारायण सारंग : जो कुछ भी है चौगुना तो हुआ है। चलिए, लाखों में हुआ है।

श्री सी० के० जाफर शरीफ : क्रिटीसाइज करना है तो कीजिए, मैं एतराज नहीं करता मगर इतना भी नहीं कि कम से कम असत्य भी बोलना है तो सब के करीब बोलिए।

श्री राघवजी (मध्य प्रदेश) : मंत्री जी, मनोरंजन वाले आकड़े तो सही हैं न? **(व्यवधान)**

श्री कैलाश नाराण सारंग : यह जो कांसीक्युंशियल दुर्घटनायें हैं यह कमीशन आफ रेलवे सेफ्टी एक्ट के अन्दर नहीं आती, यह इसमें शामिल नहीं की गई है। यह सारी बातें है। आपने नई रेल गाडियां चलाई हैं, नई दिल्ली, गोहाटी, बम्बई, अहमदाबाद इत्यादि 12 नई रेल गाडियां चलाई हैं लेकिन दुर्भाग्य हमारा यह है कि मध्य प्रदेश में एक भी रेलगाडी चलाने की जहमत, तकलीफ हजूर शरीफसाहब ने नहीं की। उनको जाना हमारे यहां से ही पड़ता है। ... **(व्यवधान)** अब अगर मैं यह कहूं तो मेरे दक्षिण के भाई इसे दक्षिण विरोध न समझें। परंतु मैंने पहले कही अपने मिनिस्टर की बात, इसीलिए जानबूझ कर के कहा। आपने कहा जो मिनिस्टर जहां का बनता है वह वहां अपनी भरमार करता है। यह सब गलत है। चाहे वह मध्य प्रदेश का मिनिस्टर हो, चाहे कर्नाटक का हो और चाहे दक्षिण का हो। 1994-95 में स्टाफ कार के लिए अधिक प्रावधान किया गया है। कर्मचारी कल्याण मे अन्य रेलों की तुलना में लगभग 41.2 प्रतिशत अधिक किया गया है। खान-पान के घाटे की एक करोड़ 10 लाख की पूर्ति अलग से की गई है। अब यह सब क्या है? यह सारा दृष्टिकोण ही गलत है।

मैं फिर एक और मानवीय समस्या के बारे में जाफर शरीफ साशब का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। हमारा यह दुर्भाग्य है कि राम नायक साहब बीमार हैं और बम्बई में हैं। 13-10-93 को एक लेडीज स्पेशल का एक्सीडेंट हुआ था जिसमें 25 महिलाएं मृत हुई थीं लेकिन रेलवे का जो कम्पनसेशन देने का प्रावधान है यह उसकी परिधि में नहीं आती इसलिए उनके एक भी परिवार को कम्पनसेशन नहीं दिया गया। इस बारे में अनेक बार कोशिश की गई। प्राइम मिनिस्टर साहब से भी बात की गई। आपसे भी चर्चा की गई। राम नायक जी जिन परिस्थितियों में बिस्तर पर पडे हैं उन परिस्थितियों में भी जब आप उनसे मिलने के लिए गए तो उन्हें इस बात की चिन्ता थी। तब भी उन्होंने यह बात कही थी मैं समझता हूं कि कम्पनसेशन दिया जाना चाहिए इसी तरह से Malti Panday died when the railway bridge collapsed at Jogeswari in Bombay.

उपसभाध्यक्ष महोदय, अब मैं विकास के बारे में बात करना चाहता हूं। जब आप विद्युतीकरण की बात करते हैं तो हमारी 62 हजार रेल पटरियां हैं लेकिन अभी तक 10-11 हजार रेल पटरियों का विद्युतीकरण हुआ है। हर साल हम अधिक से अधिक चार सौ किलोमीटर कभी साढे चार सो किलोमीटर और कभी पांच सौ किलोमीटर विद्युतीकरण कर पाते हैं। अगर इसी तरह की गति रही मैंने कहा कि गतिहीनता है तो इस काम में आपको 120 वर्ष लगेंगे।

आठवीं योजना में विद्युतीकरण 3500 किलोमीटर मार्ग का आपने तय किया था। फर्स्ट इयर 469 हुआ, सेकेंड इयर 93-94 में 500 किलोमीटर, 94-95 में 500 किलोमीटर हुआ, कुल 1469 किलोमीटर हुआ। इस गति से आठवीं योजना का लक्ष्य भी पूरा नहीं होगा। यह मैं आपको नोट कराना चाहता हूं ...

उपसभाध्यक्ष (श्री सैयद सिब्ते रजी) : कृपया समाप्त करिए।

श्री कैलाश नारायण सारंग : अभी तो शुरू हुआ है।

उपसभाध्यक्ष (सैयद सिब्ते रजी) : फिर आपको जरा सा हाउस का ख्याल रखना पड़ेगा ।

श्री कैलाश नारायण सारंग : फिर पटरियों का नवीकरण है । इसमें भी गिरावट आई है। 1987-88 में 4540 किलोमीटर था तो 90-91 में 3375 किलोमीटर हो गया । आमान परिवर्तन के बारे में जरूर कहना चाहता हूं । मैं आमान परिवर्तन का विरोधी नहीं हूं ।

उपसभाध्यक्ष (सैयद सिब्ते रजी) : कृपया एक मिनट के लिए बैठेंगे । Hon. Members, I have to make an announcement. The hon. Prime Minister will make a statement in the House at 5.30 p.m. regarding launching of ASLV-D4. Now the discussion to continue.

श्री कैलाश नारायण सारंग : उपसभाध्यक्ष जी, बाकी बातें छोड़कर मैं मध्य प्रदेश के बारे में आखिरी बात कहना चाहता हूं । बहुत सी बातें मुझे कहनी थीं लेकिन समय नहीं है । मध्य प्रदेश हिन्दुस्तान का हृदय स्थल है । क्षेत्र 6 हजार वर्ग किलोमीटर है, वन क्षेत्र 155, जनसंख्या 661 लाख, ग्रामीण 501.8, नगरीय 153, हरिजन 85 लाख, बनवासी 130 लाख और हुजूर शरीफ साहब इस बात को जरूर नोट कर लीजिएगा, एक हजार किलोमीटर में मध्य प्रदेश में रेल लाइन का रेशियो जो है वह 13 किलोमीटर है । आज आमान परिवर्तन की बात करते हैं मुझे कोई ऐतराज नहीं लेकिन यह विचार करते समय वहां नयी रेल लाइनें बनाइए जहां कभी रेल लाइन नहीं थी । बस्तर-दिल्ली-राजहरा-बस्तर की रेल लाइन 1972 से सर्वे होने के बाद पड़ी हुई है । बस्तर के बारे में किसी को पता नहीं है । बस्तर एक ऐसा जिला है जो केरल के क्षेत्रफल के बराबर है, जहां सोना है, चांदी है, कोयला है, पत्थर है, लाइम स्टोन है, ग्रेनाइट है, जहां सारी सम्पदा भूमि में पड़ी हुई है । वहां आयरन और तो दुनिया का सबसे उच्च कोटि का है, बैलाडिला का । बैलाडिला से जापान जाता है, वहां से अच्छा बनकर आता है । अगर यह दिल्ली-राजहरा-जबलपुर की लाइन जो 22-23 साल से पड़ी हुई हैं बन जाती तो बस्तर हिन्दुस्तान का सबसे उन्नत जिला होता । लेकिन दुर्भाग्य है कि इस बारे में चिंता नहीं है । गोधरा-देवास लाइन पड़ी हुई है, देवास-मक्सी पड़ी हुई है । फिर हमारी गुना-शिवपुरी पड़ी हुई है । ललितपुर-खजुराहो-महोबा-सीधी-सिंगरोली है। अगर ये लाइनें मिल जाएं तो वहां डायमंड होता है, पन्ना होता है । कोरबाराची पड़ी हुई है, बिलासपुर मंडला-जबलपुर पड़ी हुई है । बस्तर-सरगुजा अम्बिकापुर 1927 में पड़ी हुई है । यह सारी आपकी स्थिति है ..(**व्यवधान**) यह सारी मध्य प्रदेश की स्थिति है । कोई चिंता करने वाला नहीं है मध्य प्रदेश की । मैं मांग करता हूं कि मध्य प्रदेश की इस दुर्दशा पर कृपया ध्यान दें । आपके पास दिल भी है, हुजूर और दिमाग भी है । आप तो उन लोगों में से हैं जो जमीन से उठे हैं । मैं मास्टर था । आपकी भी याद है आप क्या थे । आप गरीब आदमी को जानते हैं, गरीब की परेशानी जानते हैं । इसलिए मैंने कहा था कि रेल हिंदुस्तान की एक जीवन रेखा है ।

आखिर में, मैं कुछ मांगें आपके सामने रख देना चाहता हूं जो रखना मैं जरूरी महसूस करता हूं कि भोपाल-इटारसी-बीना-सिहोर के बीच में अप एण्ड डाउन का अत्यधिक यातायात है यहां शटल चलाया जाना चाहिए । नये भोपाल का विकास होने से हबीबगंज के स्टेशन पर अत्यधिक दबाव है । इस स्टेशन पर जी०टी० एक्सप्रेस, झेलम एक्सप्रेस, उत्पल्ल एक्सप्रेस, केरल एक्सप्रेस का हाल्ट होना चाहिए । तामिलनाडू में स्लीपर में सारे उत्तर दक्षिण भारत के लोग आते हैं इसमें केवल चार दिन सोम, मंगल आदि को 61 बर्थ का कोटा है, इस कोटे को बढ़ाया जाना चाहिए भोपाल मध्य प्रदेश की राजधानी होने के कारण प्रथम श्रेणी के जो 6 वर्थस है इनको बढ़ाया जाना चाहिए ।

हबीबगंज कर्मचारियों के आवास की अत्यधिक परेशानी है जिससे हबीबगंज का डिवैलपमेंट नहीं हो रहा है । उसकी चिंता करनी चाहिए । भोपाल-इंदौर के बीच में इंटरसिटी एक्सप्रेस डट इज वेरी

इन्वेंसल, जिसको चलाना चाहिए । भोपाल से बम्बई शताब्दी की तरह एक एक्सप्रेस चलाना चाहिए ।

उपसभाध्यक्ष (सैयद सिब्ते रजी) : मंत्री जी को लिख कर दे दीजिए । टाइम नहीं है ।

श्री कैलाश नारायण सारंग : शिप्रा एक्सप्रेस को डेली करना चाहिए । बिलासपुर को दसवां जोन बनाया जाना चाहिए । भिलाई-कलकत्ता स्टील एक्सप्रेस चलाई जानी चाहिए और सुरक्षा को टाइट करके वहां रेलों में वायरलैस सिस्टम इसकी व्यवस्था आपको करनी चाहिए। मैं आपके सामने इन्हीं शब्दों के साथ यह कहना चाहता हूं हुजूर क्योंकि... (**व्यवधान**)

श्री सी० के० जाफर शरीफ : 100 साल का आपने काम दे दिया ।

श्री कैलाश नारायण सारंग : कितने साल का ?

श्री सी० के० जाफर शरीफ : 100 साल का ।

श्री कैलाश नारायण सारंग : आप तो बहुत योग्य आदमी हैं साहब, जल्दी खत्म कीजिए ।

आपका बहुत-बहुत धन्यवाद कि आपने मुझे इतना वक्त दिया ।

DR. B. B. DUTTA (Nominated): Mr. Vice-Chairman, Sir, I take this opportunity to complement the Minister. But at the same time, I cannot help making some critical comments as far as our North-Eastern region is concerned. Mr. Bhadreswar Gohain spoke in this House a little earlier. He brought charges of conspiracy, neglect and all that, I don't share his views. But the emotion with which he spoke gives an inkling of the seething discontent that torments the minds of the youth in the North-Eastern region on various issues, particularly, issues relating to the development of the North-Eastern region vis-a-vis the rest of the country.

Mr. Vice-Chairman, Sir, starting from the first Prime Minister of India, Shri Jawaharlal Nehru, up to the present Prime Minister, Shri P. V. Narasimha Rao, all have emphasised the geopolitical importance of the North-Eastern region, however small it may be compared to the rest of the country in terms of population or geographic area. It holds a very important position from the point of view of the unity and integrity of the country. It is susceptible to threats from within and outside and, therefore, the development in that region has to be carried on on an urgent footing. But I must submit before this august House that when Budgets are formulated by various Ministers —we are going to cross half-a-century—the considerations shown by the Prime Ministers are not adequately reflected in those Budgets. The net result has been an accumulation of a lot of backlog. Development, which should have been done much earlier in certain areas, has not been done. We are being overtaken by events. Events are taking a march on us. That is how we face all the problems in the North-Eastern region today.

I must thank the hon. Minister for introducing a Rajdhani Express for the first time, connecting Gauhati.

SHRI BHADRESWAR GOHAIN: It has not yet come.

DR. B. B. DUTTA: It is coming. He has announced it and it is going to be there. It may not be as perfect as you wanted it to be. But it is coming. At the same time, they have taken a decision that the metre gauge should be converted into broad gauge between New Gauhati and Lumding. In this Budget, he made a provision from Lumding to Dibrugarh. Therefore, it is very much in the Budget.

I must thank him for that. But, if you look at the overall investment sought to be made through the present Railway Budget, it is very insignificant. And if you look to the need of the North-East, it is much more. Take, for instance, the Jogigopa-Pancharatna Bridge. After years of controversy and a lot of pressure from so many Chief Ministers and parleys with the Prime Minister and various Ministries and and all that, that bridge is now nearing completion, though it is delayed. By 1995, they are saying, it is going to be completed. When the bridge is completed, what are you going to get as a result ? We must anticipate the follow-up actions and what areas are to be connected. Inside the North Eastern region, the southern region of the North Eastern region is further isolated. There is another bottleneck. The State of Manipur, the State of Tripura, the Barak valley areas of Assam, then Mizoram, all these are bottlenecks. Now the only link which is connecting by road is very tenuous. The rail link is also very tenuous. Now you have decided to go in for broadgauge from Guwahati to Lumding, and Lumding to Dibrugrh. Why not have it from Lumding Town to the Barak Valley, and up to Tripura, then Manipur and Mizoram ? They would have got the benefit. It is very urgent. You try to understand the difficult situation as to how the economies of these States are functioning. You can go to London, you can go to America. But try to reach Tripura, try to reach Mizoram, try to reach Manipur. You will have the experience. I do not understand. There I find that there is a lack of perception, a perception about the problem. We are very much accustomed to hear the hackneyed arguments that the cost is high, the viability is not there. You see, there is a concept called social cost. The State must play a pioneeing role, must go ahead with the development. Instead of going ahead with the development, what have you done ? I have been given the names of two areas where you have simply snapped the railway lines which were functioning for the last 100 years-Chaparmukh-Senchoa-Mairabari and Chaparmukh-Silghat. For 100 years, these lines were functioning, and then they are in the rural areas. Now, on the ground of viability, they are being simply discontinued. Is it fiar ? Will you have the courage to do it in any other part of the country ? Simply, you cannot. Because the people in this area are not that organised, they have not been able to demonstrate that much, you have done this. This is very unfair.

Now, coming back to this Jogigopa-Pancharatna bridge, why are you not taking the advantage of the bridge ? Why are you not going in for a survey and why are you not taking the benefits out of the bridge by laying the railway lines from Pancharatna, *via* Garo Hills, down to the southern region so that the obstacles in communications from Guwahati to reach the southern region by a long route can be avoided And if you go by the side of the Bangladesh border, the insurgency problem is there, the infiltration problem is there. You can take care of a lot of things. You can solve a number of problems. A lot of development will occur. Mr. Vice-Chairman, Sir, whenever we draw a railway line or a road, we have to remember one thing. For what purpose ? What are the objectives ? When the British brought the railway in the North East in 1850s, why did they abring it ? They brought it for tea and oil. You look at the railway line in the North-East today. It was specifically drawn, designed, and fashioned accordingly and then taken down to the plains of Eastern Bengal. After the partition, the scenario changed and changed radically. When there was a virtual blockade of trade, the mobility between the Eastern Bengal and the rest of the country and the North-East became very much bottle-necked. And now, in order to open up this area,

what should we have done ? We should have tried to plan our strategy in a different way. Take, for example, power. The North-East has got a tremendous amount of power potential, hydel power petential. About 39 per cent of our hydel power potential of the entire nation is in the North-East. You are not tapping power. It you go to conceive a power project, they will say, "the infrastructure of railways and roads is very high, it becomes a big component, and so the production cost is very high." Now, when we draw the railway line, now when we think of extending the railway line, we should think on how these routes can go nearer to those areas because it will givemultifarous benefits. You have got shifting cultivation and zooming problems in the North East. You try to regroup villages and you spend a lot of money. Why not lay your railway lines ? People will follow, economic activities will start. The railways and the roads have got economic functions.

Why are you doing all this ?I have not come across any such things. Take for instance, Siliguri neck and to go to both sides of Siliguri, one hovers around North Bengal and Bihar; Northern Bengal to Calcutta to come to the rest of India or go from Siliguri down to Guwahti. Every year, for weeks togehter, the railway line is closed because the road is flooded. For how many kilometers ? It is only a few kilometers, because of rains. Can't we do something to raise the level of the road and the railway there ? Road technology is available to us. There are foreign countries who have done it. It may cost a little more money but we are spending a lot of money in the North-East in terms of para-military forces, in terms of no development, in terms of pilferage and squandering away of the money. Why can't spend some money on this constructive project ? If necessary, bring foreign collaboration. There is lots of oreign countries willing to provide funds for that. This will help a lot. The entire problem of the North-East is time over-run leading to cost over-run; otherwise, as they say, you always have a double hike in the economy because we require more cost to send and more cost to bring. That is why we say, at least, have an imaginative plan, be it the road system or the railway system. Mr. Jaffer Sharief, the hon. Minister is a very efficient Minister. Everybody pays him compliments. We from the North-East expect a lot from him. But we are not getting it. That is why we request you to kindly do somethig.

What is the talk in the North-East ? They say if there is no Railway Minister from your area, you are never going to get anything. In India, it has become a tradition that the Railway Minister—from wherever he comes—gives his first consideration to the development of his area. North-East is in a very difficult situation. I don't know whether we will have a Railway Minister from that area or not. But we are willing to adopt you as our man. We have already adopted Mr. Manmohan Singh. We can give you the city of Guwahati. Kindly do something for the North-East.

DR. BIPLAB DASGUPTA: Mr. Sharief will migrate to Assam Meghalaya.

DR. B.B. DUTTA : An important point was raised by the hon. Member of the AGP, Mr. Gohain about the Bogibil bridge. That is very important. It may be a little costly but as far as I remember a promise was given that it will be done. Now, there is no sign of activity. This bridge, when it comes, will not only connect the two parts of Assam, it will also connect two parts of Arunachal Pradesh. It will have a tremendous good effect. So, I particularly request the hon. Minister to have a look at it.

There is another request from the people of North-East. If you have started Rajdhani from Guwahati, kindly ensure that it is real Rajdhani and ensure that it runs daily. Why not have it from Guwahati— which is the gateway city of the seven North-Eastern States— to Trivandrum, Guwahati to Bombay, Guwahati to Delhi ? Why not at least one train should move daily ? You will say that there will not be enough passengers. I don't believe that. There are people in Delhi, in the Secretariat, who were saying that there will not be enough passengers forA-300 Airbus. But now you cannot provide seats for a long time. They used to say that there will not be enough for a broad gauge line and now you are not able to ensure movement of goods traffic in time because the number of trains is not sufficient. So, these are all very empty arguments. There is an anti-development lobby in Delhi, in the Secretariat. I do not know. They are invisible. Because of the kind of arguments they give with regard to every development project in the North-East, we suspect there is some vested interest working and I would request the very efficient Minister, like Mr. Jaffer Sharief, to take care of that and give a new deal to the North-East as far as Railways is concerned. Let there be a good beginning from now. Whatever has happened has happened. I warn you. If you do not start doing somethig now, you will repent later on because the greatest threat will come from the Eastern sector. There will be a thunder in the East, I am telling you. Thank you.

THE VICE-CHAIRMAN (SYED SIBTEY RAZI) : Mr. Chimanbhai Mehta. Mr. Mehta, your group was allotted only 26 minutes. Out of this, 18 minutes have already been exhausted by the other Members. Therefore, I would request you to conclude within 8-10 minutes.

SHRI CHIMANBHAI MEHTA (Gujarat) : Mr. Vice-Chairman, Sir, I would, certainly, try to go by your direction.

First of all, I would like to draw the attention of the hon. Railway Minister that it was in 1986 that the then Railway Minister declared that three Railway Divisions would be started in that particular area. Two Divisions are operating where there is lesser traffic, lesser revenue, compared to Ahmedabad. Though the establishment of a Division at Ahmedabad was announced, up to this stage,..... (*Interruptions*)..... it has not started functioning. (*Interruptions*) Twelve lakh people travel every day through Ahmedabad. (*Interruptions*) Therefore, there is an urgent requirement. (*Interruptions*) Ahmedabad is the Capital of Gujarat. On the Western Railway, there are 19 Divisions. But only at Ahmedabad, there is no Division. In fact, Ahmedabad deserves to be the Headquarters of the Western Railway. When you take the entire Western Railway, more than two-thirds of the area passes through Gujarat. If you do not give a Division, I think the people would consider it as an act of injustice.

I am happy that the conversion of 6,000 kms. into broad gauge has been undertaken. I would go into the pros and cons of the conversion project. The conversion of the Rajkot—Veraval metre gauge section is a demand from the people of the area, the MPs., as well as the Gujarat Government. But I find that out of Rs. 4,000 crores for the purpose of gauge conversion, you have allotted only Rs. 1 crore in the case of the Rajkot—Veraval conversion. As you know, Veraval is a Port. The Port operates during all the twelve months. There are big industries. Up to Rajkot, there is broad gauge. It is a question of just 100 kms. If you link that, it would be viable and profit-making.

Then, there is a lot of congestion on the Rajkot—Bombay line. Enough trains are not running. Therefore, I would request the hon. Minister to consider this aspect also.

Now, in regard to gauge conversion, I would like to make some general points. You have asked for Rs. 45,000 crores during the Eighth Plan. You have sought approval from the Planning Commission. This was the requirement of the Railways during the Eighth Five-Year Plan period. As against this, you have been sanctioned Rs. 27,000 crores. Therefore, there is a huge shortfall. The requirement is really 60 per cent more than what has been allotted.

The is a reference—not in this report, but at some other place—that the Tandon Committee which you had constituted had recommended that the Railway Board should be converted into an autonomous Rail Corporation. I would like to know as to what are the implications of this autonomous Rail Corporation as has been suggested by the Tandon Committee. They want the zones to be subsidiaries of this Rail Corporation. The question is whether this Rail Corporation is going to augment the resources of the Railways, whether it is going to run the Railways more efficiently. I hope the hon. Minister would kindly throw some light as to what is the response of the Government in respect of this recommendation of the Tandon Committee.

Now, it is a fact that you have given about Rs. 13,000 crores as Dividend to the General Revenues, on the Capital invested by the Government, which comes to around Rs.20,000 crores. The dividend that you are paying at this juncture is just seven per cent. I know that that also amounts to more than Rs. 1,000 crores and it is a burden on you. Therefore, kindly consider whether there are any alternatives for you to augment the resources, whether by following the Tandon Committee's recommendations or by privatizing certain sectors. You should consider that and try to see that the requirements of our economy are fulfilled by the railways to the extent the role is allotted to the railways. About market borrowings, you have already said that they are very costly and, therefore, you have to find a way out.

I am very happy about your decision on broad gauge conversion. Every decision has some positive and negative aspects. When metre gauge traffic came down from 20 per cent to 8 per cent, you started losing revenue in a big way. Also it was not very efficient to connect it with broad gauge because so many transhipment bottlenecks were coming in the way. So, broadly speaking, I think conversion of metre gauge into broad gauge is a right decision. I don't say that all the decisions are correct decisions but, broadly speaking, this is a correct decision. Now the metre gauge lines are 23,000 kilometres long, and you are planning to convert just 6,000 kilometres during the Eighth Five-Year Plan. Here I must say that you have found out a novel way of internal generation of funds that are required for the conversion, which amount to almost Rs. 4,000 crores. Anyway, you have not raised the revenue from traffic or from other sources, but you could adjust it and that adjustment you have made in an intelligent manner. But, in the process, passenger amenities have suffered. Therefore, kindly notice the fact that passenger amenities are very much demanding attention.

So far as maintenance is concerned, in other sectors it is good

on the whole, but when we go to the interior side, maintenance is very bad. And the conditions of hygiene—I would not like to repeat that point—are very miserable. Therefore, while congratulating you for taking a major decision on conversion from metre gauge and narrow gauge to broad gauge—or, what you call, the unigauge system—I think it is a step in the right direction, and therefore, it should be completed. You have worked out 6,000 kilometres, but you would be required to convert 23,000 kilometres in all. During this Five-Year Plan you will be doing one-fourth of the job, but then, three-fourths of the job has to be completed, and how you would augment your resources—whether you would go by the Tandon Committee report—also must be considered.

I believe in the public sector, but I think public sector is not efficient everywhere. Therefore, there is nothing wrong to privatie certain segments of the railway's operations. Now, how to stop the **Khuda Baksh** travel ? In certain parts of the country they do not believe in buying tickets. Not only do they not buy tickets, but they also occupy reserved seats ! I would not like to name the States, but they are well known States, very big States of India, where such things occur frequently. So, is there any way out ? You find it out. Once I read in the papers-and I also asked a question about it in Parliament—that supervision of ticketless travel would be handed over to certain agencies on notorious routes and they would take care to see that people are prevented from travelling without tickets. I think that is worth trying because I know in our areas also where private bus operators are operating, tickets are being taken by the passengers, but where the S.T. is operating, travelling with ticket and free travel go at a parrallel level in the interior villages. Fifty per cent of the passengers do not buy their tickets, and, therefore, the S.T. is running all the time in loss. It goes on increasing the fares higher for the persons who are paying them. This is the position.

I would not like to take more time because one of my colleagues, Mr. Tara Majumdar, is going to speak. I request you kindly to consider my main point about Gujarat and my point about the Western Railway Division.

Thank you.

SHRI V. KISHORE CHANDRA S. DEO (Andhra Pradesh) : Thank you. Mr. Vice-Chairman.

Sir, I would like to begin on a positive note, by complementing the hon. Minister for having taken this major decision to have a unigauge system throughout the country. I join my colleagues who appreciated this decision because I think, it is a very major decision taken, and this will go a long way in facilitating communication, maintaining services, repairs and many other factors.

Mr. Vice-Chairman, the railways, as we all know, is the main link between the various parts of the country. It is the main source of travel for the people either from the South to the North or from the West to the East. The Railways have basically two functions to perform. Well-y one is the commercial aspect. Theo move goods, where the commercial aspect has to be given a lot of importance because of resources, finances have to be raised. The second, of course is the social obligation which the Railways have throughout the country Many of my colleagues who spoke earlier, mentioned about grants not being sufficient for the Railways Alongside, they complained about the rise in the fares and the freights. Well, after all, the resources have to be got from some source or the other. You cannot eat the cake and have it too, So, when you demand new

developments or new railway lines, naturally, you also expect the resources of the Railways to increase.

Mr. Vice-Chairman, through you, I would like to request the hon. Railway Minister to make a survey. Probably, when he brings the next year's report, I think, this house and also the people of the country should know the exact loss of revenue to the Railways due to ticketless travel and whether it is so throughout the country or it is different in different regions of the country. I say this with a particular purpose because when the people demand a new railway line or a new facility, we should also tell them that they should learn to buy tickets. So, I sincerely hope that the next year's report will have this information.

I think the people should also know how many kilometres of railway line has been laid regionwise or Statewise from the independence to date.

Mr. Vice-Chairman, while complimentng the Minister for the decision on connersion to a unigauge system which, many of us feel, is a positive step towards developing the railway services, I would like to request the Railway Minister to include in this programme a railway line from Nowpada to Gurpur. It is in Orissa. I would also request him to extend this line up to Parvathipuram. When we are adding thousands of kilometrs, I don't think these 50 km., 60 km. or 100 km. will matter. This is a very very backward region. Th is isalso an area which saw alot of violent, extremist activities in late '60s and early '70s. The Naxalite movement of the Srikakulam district was centered in this area. The main reason for it was the lack of development activity over there. Since communications can open up new vistas for development, I would request the hon. Minister to see that this route from Naapada to Gurpur is not only convereted but is also extended up to Parvathipuram in the new scheme of broad gauge lines.

Over the couple of years we have seen the introduction of a number of trains—superfast trains, Rajdhani trains from major cities and from one city to another. We are happy about it. Many of my predecessors also have said that the service on trunk routes and on main lines are satisfactory, but I would hasten to add that there is also a wide contrast between the main trunk routes and the interior routes. As I said at the outset the Railways have a social obligation to serve. This is a vital link between various parts of the country. This is a vehicle to improve the unity amidst diversity. Therefore, it is necessary to have good services. By good services I do not mean just water and electricity in the compartments or clean compartments, but proper train services on the interior routes also. I am saying this with a purpose. Three or four days ago the hon. Minister was in Vishakhapatnam. I hope most of my colleagues in this House know about the city. It is a port city on the East Coast located between Calcutta and Madras You have your naval base there; you have a steel plant there and you have several public sector undertakings there. But today, if you have to reach Vishakhapatanm from Delhi, it takes a minimum of 40 hours, if the train is on time. Generally it takes about 50 hours. Thanks to the Indian Airlines, the flight from Hyderabad to Vizag was recently removed. So, even by air you cannot reach the same day from Delhi to that place. By rail you reach there in three days. Why I am saying this is because all your trains are on the same route. You have several trains going from Delhi to Orissa. They all take the coastal route. Trains which go down to South, go straight to Nagpur, to Kazipet and then from there they branch off either to Bangalore, or Vijayawada, or Hyderabad, etc. If you want to

go from Vizag to Delhi, you take the Liak Express and you go to Vijayawada. Or you go to Raipur by the Link Express. A few bogies are attached to the Chhattisgarh Express, which again is like a fast passenger train. Travelling on this route becomes very very difficult. There is a specific reason why I am stressing on this route. In Orissa, Ganjam and Koraput districts are very very backward areas inhabited basically by tribals and backward class people. All of us have heard about starvation deaths in Kalahandi. We have heard of Bolangir District which is very backward. Likewise in Andhra Pradesh also Vijayangaram, and Srikakulam, which are backward districts, situated on the northern tip. This is where you had the Naxalite movement also. Part of Vishakhapatnam is also backward. But there is no train which touches this route. So, I would request the hon. Minister to consider a route from Bhubaneswar to Delhi *via* Vishakhapatnam, Raipur, Bina and Katni. This would be a short route. If somebody from Berhampur wants to go to Delhi, he will either have to go to Bhubaneswar or Vishakhapatnam. From Vishakhapatnam, I told you the time taken is 40 to 50 hours. From Bhubaneswar the travel is worst for those who have to go to Vijayanagaram district, Kalahandi or Bolangir. This is a route which will touch the backward districts and areas three of States *viz.* Andhra Pradesh, Orissa and Madhya Pradesh. So, I would request the hon. Minister to consider this proposal to see that in this short route there is a superfast train, a train which has all the facilities of AC sleeper coach and pantry car so that one gets basic things like meals and drinking water on this route. Likewise from Vishakhapatanam to Bangalore there is no direct train. There is a route. From Vishakhapatnam there is a route to Guntakal to Tirupati, and then to Bangalore. You could have another train to cater to the needs of the pilgrims. It will also serve as a link between these two important cities in the South. I am not going to drop a list of dozen routes. But I feel that these are very, very vital routes. The first one which I have mentioned concern back ward dispeeds, backward regions inhabited mainly by tribals and by backward people where no facilities exist at all. This is the second route which I would like them to consider. I hope that sometime or the other at least he will see that people from these areas also have the same facilities as those people who live in the coastal areas. In these areas already trunck routes are there where you have a number of trains passing by every day.

[The deputy chairman, in the chair]

Then, Madam, I would like the hon. Minister to kindly consider having computerised reservation centres connected to all the important stations even in this interior, at least up to sub-divisional headquarters. Likewise even in Visakhapztnam you have a computer centre. But that was not connected either to Madras or Calcutta. They give the tickets from the computer but for onward reservation it becomes very, very difficult. Sometimes getting refunds also becomes very difficult. So, this is one aspect which I would like him to pay attention to. Well, Madam, apart from this I would like the... *(interruptions)*....The Minister has gone away.

THE DEPUTY CHAIRMAN : Some other Minister is taking down notes.

SHRI V. KISHORE CHANDRA S. DEO : Anyway, I would like to focus attention on another aspect. You have started in the Madras city the Mass Rapid Transport System. I think that the Rapid Transport System has come up to a place called Mylapore-Luz. Enough funds are not being given for this particular programme. Once you don't allow necessary funds. then, what happens ?

There is a price escalation which also takes place. As time goes by, it becomes more and more difficult to implement it. So, once you take up a project, you should concentrate on it and complete it before the cost becomes too high and the problem becomes greater. This is supposed to extend from Madras Beach to Tiruvanmiyur. I do hope that he will allot necessary funds to see that this project is completed.

There is another aspect that I would like to lay stress on. After all ours is a very, very large country and irrespective of the number of trains that you have and the pace with which we are going ahead with them and the constraint of funds that we are facing today, well, I do not know how long it will take before the common man or an ordinary man can actually reach a distant place within a short time. For instance, if today somebody has to come down from my State, Andhra Pradesh to Delhi or from Kerala to Delhi or Tamil Nadu to Delhi, apart from spending 30 to 40 hours in the train, he also has to spend a lot of money. After all this is the capital of the country. If an ordinary man has to come to the Supreme Court, he cannot afford to come to the Supreme Court, leave alone the genuine case. If he has some work with some Minisrty it becomes very, very difficult. One factor is the time factor. The second factor is the cost factor. I understand the difficulty, so far as the cost is concerned. But the time factor is also a major factor.

Now, you may have a number of air taxi services or bus services. This is again meant for the elite or a particular section of the society. I do not know whether the Government has done anything about it as yet. I mean the Railway Ministry.

Today, in many countries in Europe you have very, very fast trains which can go at a speed of 350 KMs. or 400 KMs. or 450 KMs. per hour. I know that it is a very expensive proposition. Has the Government, has the Railway Ministry tried to get some private entrepreneur to invest money on this ? Have they spoken to any of those people in those countries who have got this technology ? May I know whether they will be able to transfer it or invest here ? If not, I would like to know from the hon. Minister whether at least now he will take the initiative to explore the possibility of finding out whether we can have this facility in our country also. This is the only way through which you can progress. Here you don't need any berths because the time taken by the fast train would be very, very less. This is a train which goes at that speed where you will have just the seating capacity. You can take much morf people. Of course, I have no idea oe what the cost of the travel would be. But I think, in the long run, this could be one of the ways by which we can solve the communication problem within the country.

Well, Madam, you have already rung the bell. I do not intend taking much of the time of the House. I do not want to repeat what others have already said. Members have already spoken about the facilities which are very, very unsatisfactory and sometimes dismal in some of the interior routes. Some of us who are living in these parts of the country and take these routes face these difficulties time and again. I sincerely hope that the hon. Minister will take the same amount of interest, as you have taken in the case of Rajdhani Expresses and trunk routes, also in the trains that operate in the interior routes and strengthen the railway lines and see that the trains go at faster speed and that a little more consideration and concern are shown to those passengers who are living in these backward and downtrodden areas. Thank you.

SHRI SARADA MOHANTY (Orissa) : Madam Deputy Chairman,

my first point is that the Railways are earning crores of rupees by selling scrap and old material, but it is surprising that it has not been mentioned in the Railway Budget. Every year, they are selling the scrap. But they are not showing it in the Budget. Although they are spending this amount under some head, it does not find place in the Budget. The Indian Railways being the largest public sector undertaking in the transport sector, run by the Central Government, should show all its receipts from various heads in its Budget. Madam, I would like to quote a few lines from the report of the Standing Committee on Railways :

> "The Committee further desire that this huge sum of money realised out of such sale proceeds running into crores of rupees should be shown as resource generated and should be redeployed on projects according to their priorities."

The hon. Railway Minister has not spoken a single word about the sale proceeds of the scrap and old material in his Budget speeach.

My second point is, the Indian Railways being the largest public sector undertaking in the transport sector, has an obligatory role in developing an all-India transport system, a railway network throughout the country, specially covering inaccessible tribal and underdeveloped backward and tribal areas. The Railways should undertake a study *suo motu* to identify backward and tribal areas and prepare plans for the development of rail links.

Madam, the Standing Committee also said :

> "The Railways should discharge their obligation by undertaking construction of new rail lines in the backward and tribal areas and by completing expeditiously those railway lines which are under execution for a long time, on top priority basis."

My third point is that the Budgetary support to the Indian Railways has been substantially reduced in recent years and the reduction will increase further. In order to meet the gap between the receipts and expenditure, the Railways should not increase freights and fares which will cause hardship to the poor general public in these hard days. It transpires from the Budget that a substantial increase has been made in the overhead expenses of the Railways such as wages, salaries, dearness allowances, travelling expenses. etc. of the officers in the various establishments of the Railways. Another thing is that the Railways are to pay a huge amount in accident claims and claims for loss and damage of parcel. These cases filed by claimants in various Courts linger for years together. The Railways should take initiative to settle the matter out-of court by arbitration as early as possible so that the expenses in this regard could be minimised. As I have already said, the Railways should desist from increasing the passenger fare and freight which becomes a source of hardship for the general public. Instead of increasing the passenger fare, they should know how to make the optimum use of the resources already available with them. Madam, now, I would like to quote last line of page 19, para 1.49 of the report of the Department-related Standing Committee. It says: "It is necessary for the Railways to make economies to see that there is no wasteful expenditure and at the same time to avoid as far as possible, increase in passenger fares and freight rates." I would like to give one example. Previously, the Railways used to have wooden sleepers. Now, they have turned to concrete sleepers. These concrete sleepers are lying on the side of the rail track for years together. The people who are living near the railway lines, are

taking them away for their use. Something should be done in this respect.

Now, I come to the Railways Demand for Grant No. 16—Assets, Acquisition, Construction and Replacement. Under this Demand for Grant, there are some important heads, such as new lines, track renewal, gauge conversion, doubling electrification, survey etc. At first, I am going to deal with gauge conversion. The National Transport Committee appointed by the Planning Commission concluded that gauge conversion should be done where traffic density was heavy conversion should be done where traffic density was heavy for transhipment at break-up points which caused severe bottlenecks. The Committees set up by the Planning Commission and the Railways themselves have observed that the gauge conversion should be done on selective basis. It is surprising to see from the Budget that the Railway are going ahead in gauge conversion by utilising more than 60 per cent of the total outlay for the development of railway network without considering the demand for new lines, doubling, track renewal, electrification etc. Here, I would like to say something in this respect. There is a cut of Rs. 300 crores in the Railway Budget. Originally, the amount was Rs. 4,640 crores which has now been reduced to Rs. 4,340 crores. So, there is a cut of Rs. 300 crores in the Plan expenditure. Though the Railways have applied cuts in respect of some other heads also, no cut has been applied in the case of conversion. They have given more funds for this purpose.

We are not opposed to the uni-gauge system. But it should be resorted at places where there are bottlenecks. We have got backward and tribal areas in Orissa, in Bihar and in Madhya Pradesh. The Railways should *suo motu* identify these areas and construct railway lines. These areas are rich in minerals. But due to lack of railway network, the industrial resources cannot be exploited. There are some backward and tribal areas where the Railways have not reached though these areas are rich in minerals and forest products. So, instead of gauge conversion, these areas should be given top priority in railway lines. We do not oppose uni-gauge system in the entire country. But other important railway network developments such as new lines, track renewals, doubling, survey, electrification, etc., should be given top priority. It is not possible on the part of the Railways to make uni-gauge systems within the coming 15 to 20 years.

The Railways should not divert the Budget allocations earmarked for new lines, doubling, track renewals, electrification, etc., for gauge conversion as is being done.

Projects for new lines, doubling, track renewals, etc.. which are overdue for completion and which are targeted, should be executed without further delay and funds earmarked for their completion in the Budget should in no way be diverted.

Survey for laying new railway lines should not be done in a haphazard manner. Some time-bound programme should be made for its completion so that the projects can be executed and completed as far as possible within the stipulated period.

The main line from Howrah to Madras has not been electrified. I would request the Railway Minister that it should be done within the Eighth Plan period.

Regarding Orissa, my friend has already stated. I have nothing more to say about it. I thank the Railway Minister because he has kept his

word by giving us a new line from Bolangir to Khurda and also a broad-gauge system from Naupada to Gunupur and also in Mayurbhanj District Rupsa to Bangriposi. Thank you.

THE DEPUTY CHAIRMAN : Now, the Prime Minister has to make a Statement.

STATEMENT BY MINISTER

Launch of augmented Satellite Launch Vehicle D 4 (ASLV-D4)

THE PRIME MINISTER (SHRI P. V. (NARASIMHA RAO) : Madam, I am pleased to inform the august House of the successful launch of the Augmented Satellite Launch Vehicle this morning.

The Augmented Satellite Launch Vehicle was successfully launched today from Sriharikota. ASLV-D4 intjected the 113 kilograms SROSS-C2 satellite into an orbit of about 437 Killometres perigee and 938 kilometres apogee at an inclination of 46 Degree based on preliminary orbit determination. This is the second consecutive successful launch of ASLV. Preliminary analysis of the data received at ISRO's Telemetry, Tracking and Command stations indicate normal performance of the satellite.

ASLV-D4 lifted off at 0530 hours with the ignition of the two strap-on boosters and 44.1 seconds later the first stage motor ignition was initiated by the on-board Real Time Decision system. The strap-on boosters separated at 55.1 seconds. The first stage separation and ignition of the second stage were commanded at 93 seconds from lift-off and the closed loop guidance scheme was initiated from then on the heat-shield was jettisoned after the vehicle had cleared the dense atmosphere at the predetermined altitude of 107 km, at 142.9 seconds as planned. The second stage separation and third stage ignition occurred at 148.1 seconds after lift-off. The burn out of the third stage occured at 195.6 seconds which was followed by a long coasting phase and separation of the third stage at 488.9 seconds as planned. The fourth stage, alog with the satellite, was spun up and the fourth stage ignited at 491.7 seconds. Separation of the SROSS-C2 satellite from the spent fourth stage took place about 641.6 seconds after lift off.

All the events were monitored using the network of Telemetry and Tracking stations at Sriharikota, Bangalore, Thiruvananthapuram and Car Nicobar. Data received at Car Nicobar indicate that the separation of the SROSS-C2 satellite from fourth stage was normal.

The success of the ASLV-D4 flight has demonstrated the repeatability of the vehicle subsystems and further helped in evaluating a number of technologies which are employed in ISRO.S advanced launch vehicles, like PSLV and GSLV. They include the starp-on booster technology, closed-loop guidance system, real time on-board decision system, etc., besides the telematry tracking and command systems.

I am sure that the honourable members will join me in congratulating the screntists, Engineers, Technicians and all others in the Department of Space who have made us proud by this significant achievement.

THE DEPUTY CHAIRMAN: I have got four names.

SHRI SANGH PRIYA GAUTAM (Uttar Pradesh): Madam, as the Leader of the Oppositions is not here, you kindly allow the senior-most Member of our party, Shri Sunder Singh Bhandari, to speak.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Gautam, I don't need your support to allow Shri Bhandari to speak, whther the Leader of the Opposition is there or not. Mr. Bhandari is a